

Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan

Versie D GBC september 2015

B R U
G G E

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

j.vandesype@arcadisbelgium.be
a.lannau@arcadisbelgium.be

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

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	17
1.2	Toekomstige mobiliteitsbehoeften	20
1.2.1	Strategische doelstellingen	20
1.2.2	Mobiliteitsbehoeften voor de verschillende deelgemeenten	22
2.	Duurzame mobiliteitsscenario's	27
2.1	Stad in volle vaart	28
2.2	De ring	31
3.	Relatie met andere beleidsplannen	34
3.1	Mobiliteitsplan Vlaanderen	34
3.2	Mobiliteitsvisie 2020 de Lijn	34
3.3	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (herziening)	35
3.4	Afbakening Regionaal stedelijk gebied Brugge	36
3.5	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (herziening)	38
3.6	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge	39
3.7	Klimaatplan Brugge 2014-2018	39
3.8	Fietsplan Brugge	40
Richtinggevend deel		42
4.	Operationele doelstellingen	43
5.	Beleidsscenario	46
5.1	Inleiding	46
5.2	Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C	54
5.2.1	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen	54
5.2.2	Werkdomein B - Netwerken per modus	69
5.2.3	Werkdomein C - Flankerende maatregelen	118
5.3	Uitwerking per deelgemeente	122
5.3.1	Centrum Brugge (sector Unesco)	122
5.3.2	Christus Koning (sector Unesco)	129
5.3.3	Sint - Jozef (sector Noord)	132
5.3.4	Sint- Pieters (sector Noord)	136
5.3.5	Koolkerke (sector Noord)	141
5.3.6	Dudzele (sector Noord)	143
5.3.7	Lissewege (Sector Noord, deels Unesco)	146
5.3.8	Zwankendamme (Sector Noord)	149
5.3.9	Zeebrugge (Sector Noord)	151
5.3.10	Assebroek (sector Oost)	157
5.3.11	Sint Kruis (Sector Oost)	162
5.3.12	Sint-Andries (sector West)	166
5.3.13	Sint-Michiels (sector West)	171
6.	Actieplan	177
7.	Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen	198

8.	Toetsing van het beleidsplan.....	199
9.	Voorstel voor organisatie en evaluatie	204
9.1	Organisatie	204
9.2	Evaluatie.....	206
10.	Participatie	208
11.	Bijlagen	209
11.1	Samenstelling GBC	209
11.2	Procesverloop (data en thema van de bijeenkomsten).	211
11.3	Verslagen GBC.	213
11.4	Advies RMC fase 2.	231
11.5	Documenten m.b.t. het participatietraject.....	237
11.6	Stadmonitor 2014	239
11.7	Inrichtingsprincipes lokale wegen	258
11.7.1	Lokale verbindingswegen (lokale weg type I)	258
11.7.2	Lokale ontsluitingswegen (lokale weg type II)	259
11.7.3	Lokale wegen type III	260
11.8	Inrichtingsprincipes Vademecum fietsvoorzieningen	262
11.9	Mogelijke flankerende maatregelen voor stadsdistributie	264
11.10	Bevraging nieuwe mogelijke locaties autodelen	266
11.10.1	Respons : 246 reacties	266
11.10.2	Resultaten	266

Lijst figuren

Figuur 1 : Visualisering gewenste parkeersituatie op lange termijn	50
Figuur 2 : uitbreiding voetgangerszone.....	70
Figuur 3 : traject van de Citytour-minibussen	71
Figuur 4 : traject van de koetsen	72
Figuur 5 : herinrichting “N351 Bevrijdingslaan” en “Bloedput” volgens visienota R30	92
Figuur 6 : herinrichting “Unescorotonde volgens visienota R30	93
Figuur 7 : ontwerpstreefbeeld N31 – aansluiting Nx en N34	94
Figuur 8 : ontwerpstreefbeeld N31 –Wegvakaansluiting N31 – aansluiting achterhaven	95
Figuur 9 : ontwerpstreefbeeld N31 –NX – aansluiting achterhaven	96
Figuur 10 : ontwerpstreefbeeld Verknoping NX – Havenrandweg – oost – N34/wegenstructuur rond Vandammesluis	97
Figuur 11 : ontwerpstreefbeeld Havenrandweg- Oost – wegvak aansluiting NX – kruising interne havenweg	98
Figuur 12 : ontwerpstreefbeeld Havenrandweg-Oost – kruising interne havenweg en goederenspoorlijn	98
Figuur 13 : ontwerpstreefbeeld Havenrandweg-Oost – wegvak kruising interne havenweg – aansluiting AX	99
Figuur 14 : herinrichting “grote Katelijnebrug” volgens visienota R30	101
Figuur 15 : herinrichting “Katelijnepoort” volgens visienota R30	101
Figuur 16 : herinrichting “Gentpoort” volgens visienota R30	102
Figuur 17 : Zone betalend parkeren (uitgezonderd bewoners).....	106
Figuur 18 : onderzoek loopafstanden vanaf de R30 (bron: Stad Brugge)	107
Figuur 19 : Zone betalend parkeren (uitgezonderd bewoners) en blauwe zone	108
Figuur 20 : Situering randparkings en ‘park and ride’-parkings	110
Figuur 21 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Centrum Brugge.....	122
Figuur 22 : uitbreiding voetgangerszone	124
Figuur 23 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Christus Koning.....	129
Figuur 24 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Jozef.....	132
Figuur 25 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Pieters	136
Figuur 26 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Koolkerke	141
Figuur 27 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Dudzele	143
Figuur 28 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Lissewege	146
Figuur 29 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Zwankendamme	149
Figuur 30 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Zeebrugge	151
Figuur 31 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Assebroek	157

Figuur 32 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Kruis	162
Figuur 33 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Andries	166
Figuur 34 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Michiels.....	171
Figuur 35 : Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofdvervoermiddel, in 2014, in %	241
Figuur 36 : Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofdvervoermiddel, in Brugge, 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)	242
Figuur 37 : Verplaatsingen vrije tijd , naar hoofdvervoermiddel, in Brugge, 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014).....	244
Figuur 38 : Basismobiliteit in de wijk, in 2014 (bron: Stadsmonitor 2014)	246
Figuur 39 : Aantal leden bij Cambio en Autopia, in 2014, per 1000 inwoners. (bron: Stadsmonitor 2014) ...	247
Figuur 40: 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).....	262

Lijst kaarten

Kaart 1 : Kansen	15
Kaart 2 : Knelpunten	17
Kaart 3 : Gewenst beleid	46
Kaart 4 : A1 Ruimtelijke planning	54
Kaart 5 : A2 situering strategische ruimtelijke projecten met grote invloed op verkeer en mobiliteit	60
Kaart 6 : A3 categorisering van de wegen	63
Kaart 7 : B2 - gewenst fietsroutenetwerk (A0-formaat).....	75
Kaart 8 : B5: Parkeren.....	105
Kaart 9 : kortparkeren	111

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 11.6).

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. Het 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

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 langsheen 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** 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

Ruimtelijke structuur

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

- 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 langs 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) ;
- Lissewege 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 Vaartdijkstraat (brug Steenbrugge);
- Kustlaan (N34a);
- Scheepsdalebru.

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 uitgesteld 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 sluizen). Door de doorstromingsproblemen ontstaat er sluipverkeer 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 langs 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.

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 sluipverkeer 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 deelgemeenten aangegeven wat de toekomstige mobiliteitsbehoeften zijn. Dit is een samenvatting van het onderzoek uit de vorige fase, namelijk:

- Resultaten van het bewonersoverleg (zie ook 11.5);
- 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 ongevalgegevens van de politie komen volgende punten naar voor:
 - Blankenberge Steenweg (N371) x Monnikenwerf;
 - 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 (allen te Zeebrugge), in de Gijzeleweg, Pol Dhontstraat, de Ter Doeststraat en het Lissewege 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 sluipverkeer op de Lissewege Steenweg (Zwankendamme), de Baron De Maerelaan 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 sluipverkeer 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, Gemeneweideweg - 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, Vaardijkstraat, 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 Zwanekeke, 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 Vaardijkstraat, 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 Vaardijkstraat), 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 infrastructuur 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

Betere verkeersleefbaarheid te Lissewege door A11 (belangrijkste ontsluiting voor de haven!) en tunnel.
Wegenselectie: noordelijk deel van N31 wordt gedowngraded.

Alle bedrijventerreinen die ontsloten zijn via noordelijke deel N31 worden ontsloten via A11.

Dudzeelse Steenweg wordt lokaal verlegd ter hoogte van het Politiehuis. De Lodewijk Coiseaukaai wordt representatieve toegang.

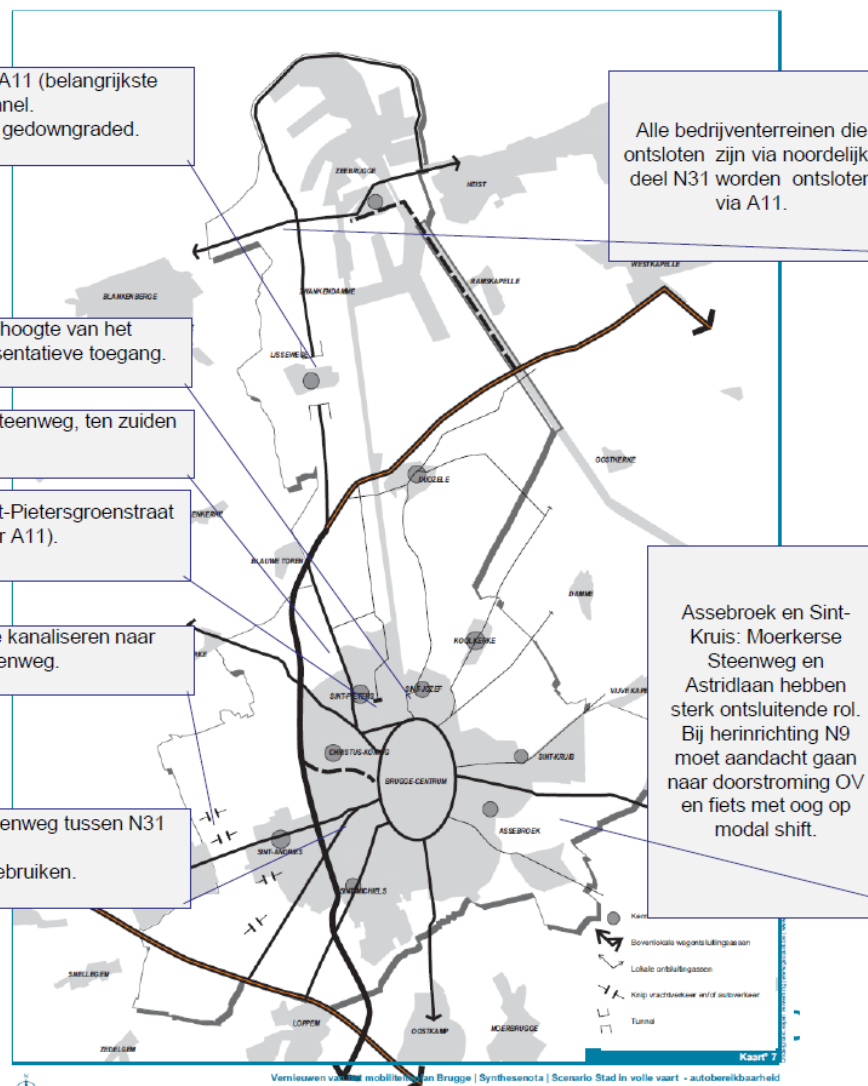
Sint – Pieters: Vrachtwagensluis Blankenbergse Steenweg, ten zuiden van Kolvestraat.

Sint-Pieters: Knip Pathoekeweg ter hoogte van Sint-Pietersgroenstraat voor vrachtverkeer (verkeer moet naar A11).

Knippen van lokale wegen type III om verkeer te kanaliseren naar Gistelse Steenweg en Torhoutse Steenweg.

Knippen van Gistelse Steenweg en Torhoutse Steenweg tussen N31 en R30 voor zwaar verkeer.
Verkeer moet N31 en Bevrijdingslaan gebruiken.

Assebroek en Sint-Kruis: Moerkerse Steenweg en Astridlaan hebben sterk ontsluitende rol. Bij herinrichting N9 moet aandacht gaan naar doorstroming OV en fiets met oog op modal shift.



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

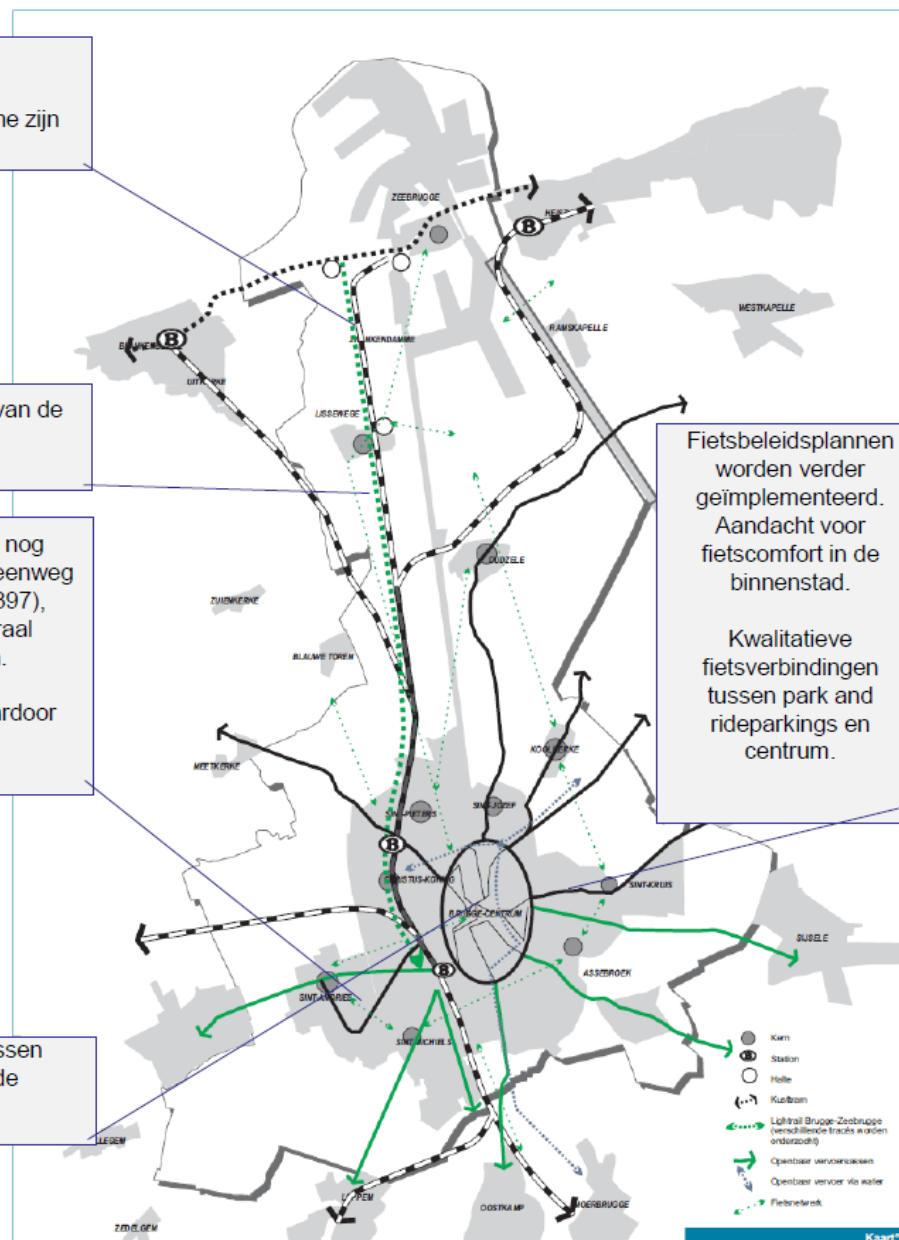
Stad in volle vaart - Openbaar vervoer en zwakke weggebruiker

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



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.

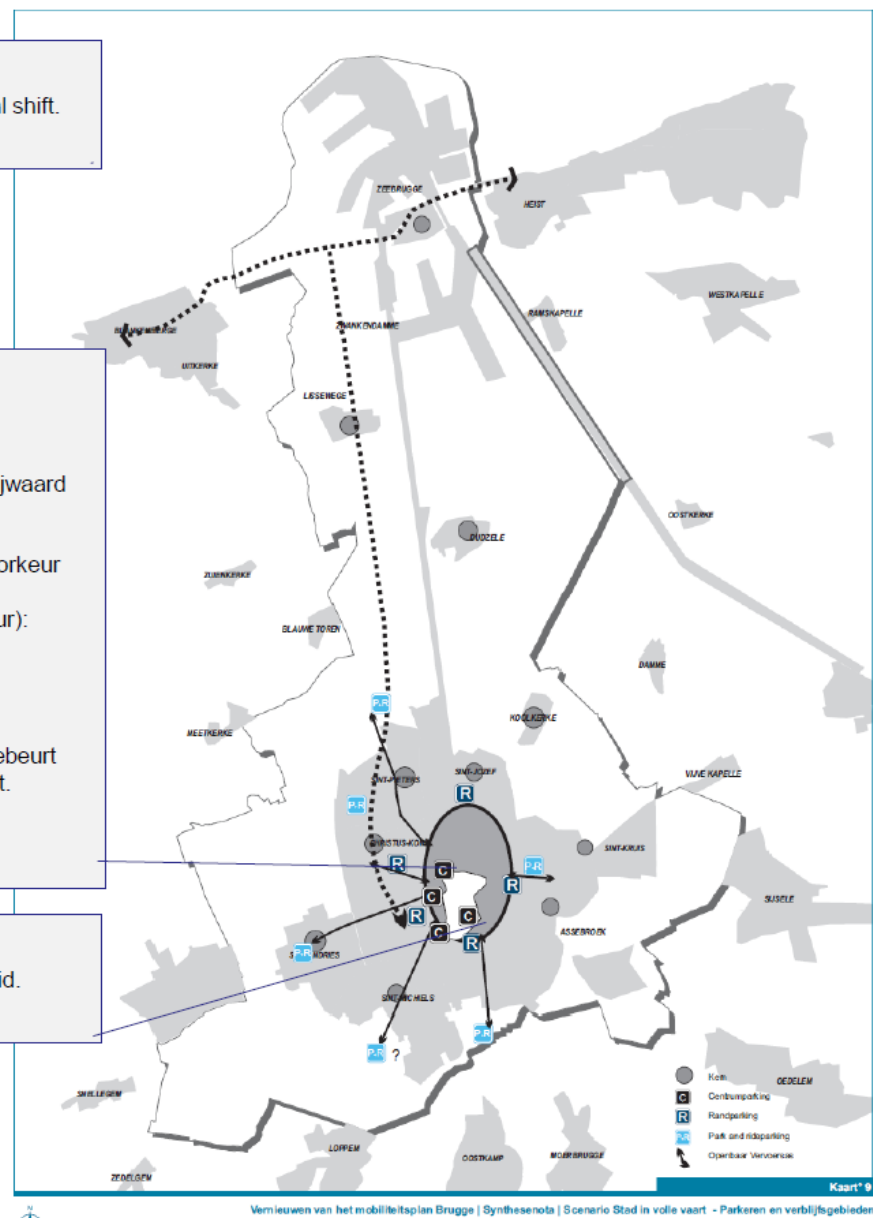
Bezoekers die toch in het centrum parkeren, doen dit bij voorkeur ondergronds.

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.

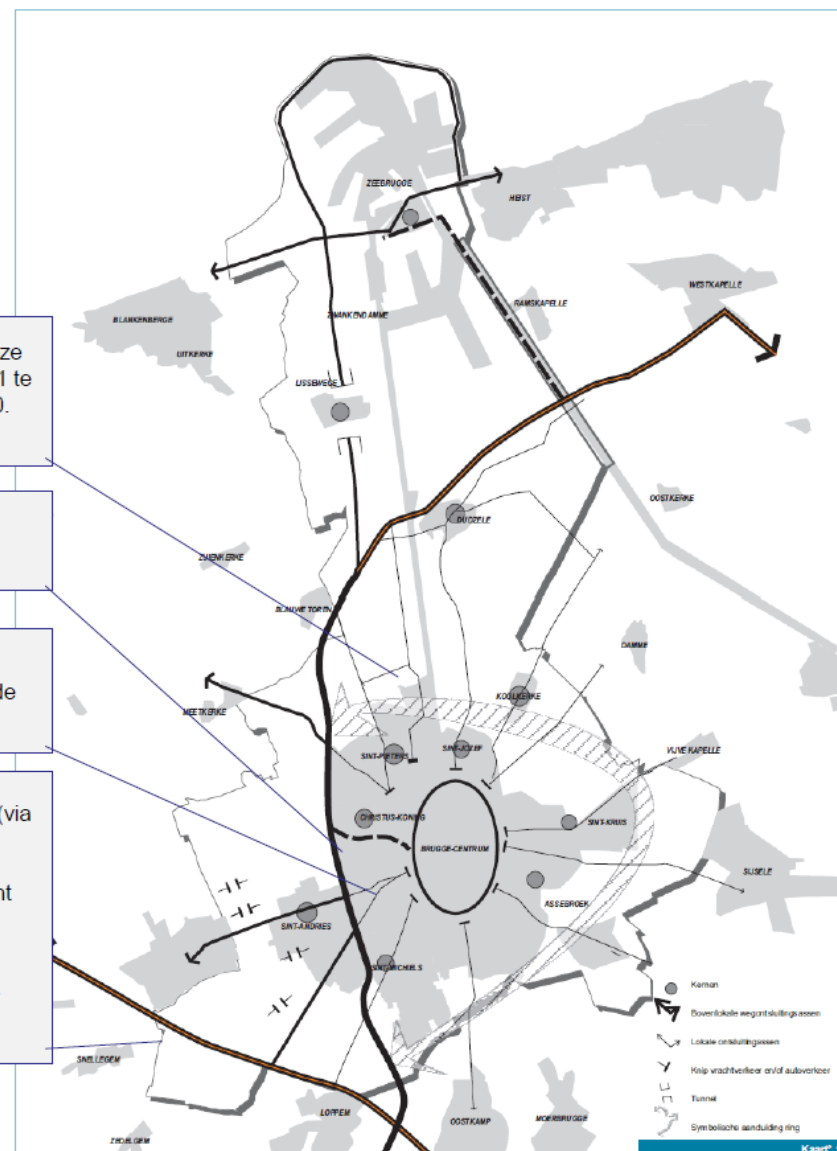
De Bevrijdingslaan is enige mogelijk toegang voor personenautoverkeer.

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.



De ring - Openbaar vervoer en zwakke weggebruiker

Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte in de binnenstad door beperking van het gemotoriseerd verkeer in de binnenstad.

Volledig bewegwijzerd fietsnetwerk met fietsnelwegen als ruggengraat.

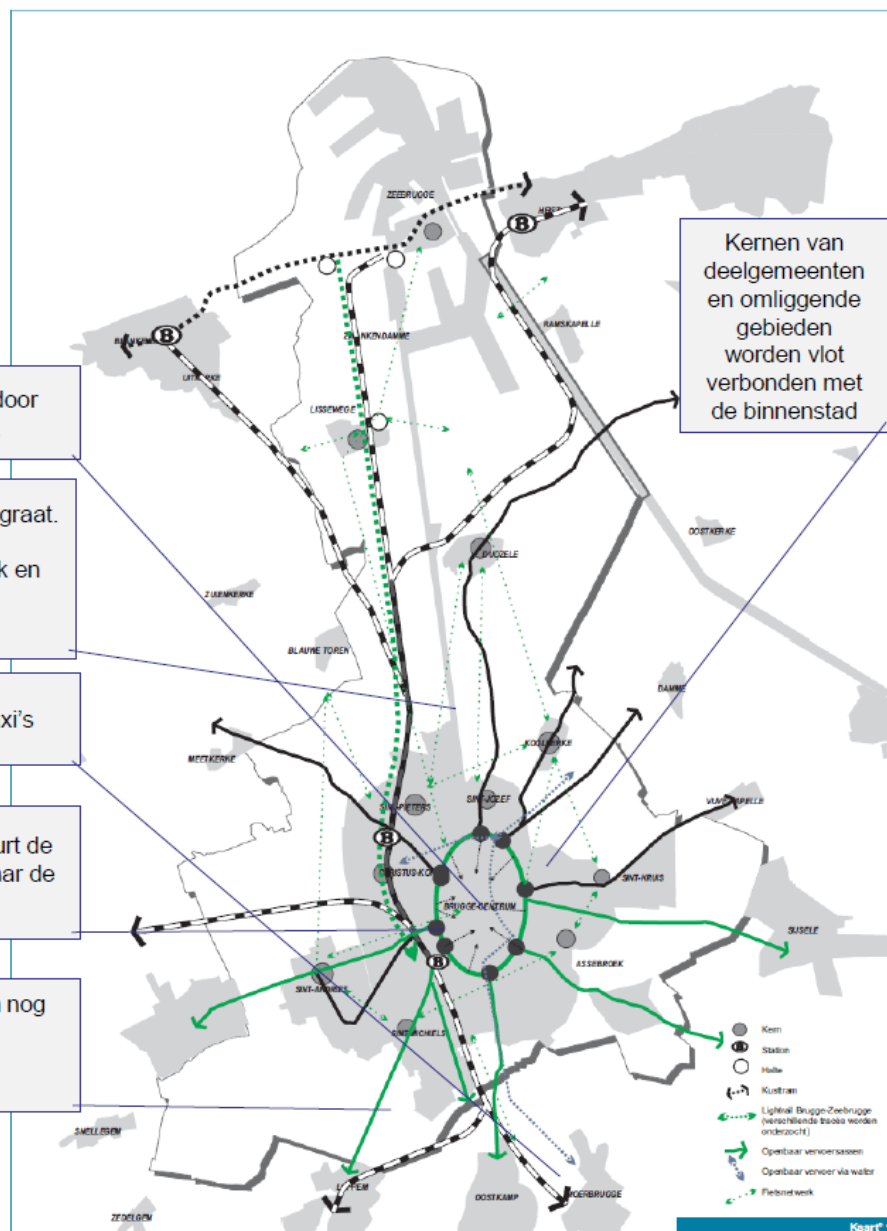
Intermodale knooppunten ter hoogte van snijpunten fietsnetwerk en OV corridors / park and rideparkings

Water wordt ingeschakeld in OV-net via watertram en watertaxi's

R30 heeft cruciale rol in OV-structuur: ter hoogte van R30 gebeurt de overstap tussen grote bussen (invalsassen) en shuttlebussen naar de bestemming in de binnenstad

Stedelijke verdichting rond de openbare vervoersassen maken nog performanter openbaar vervoersnet mogelijk.

Verdere vertramming van Brugge



Kaart 13

Vernieuwen van het mobiliteitsplan Brugge | Synthesenota | Scenario De ring - openbaar vervoer en fiets

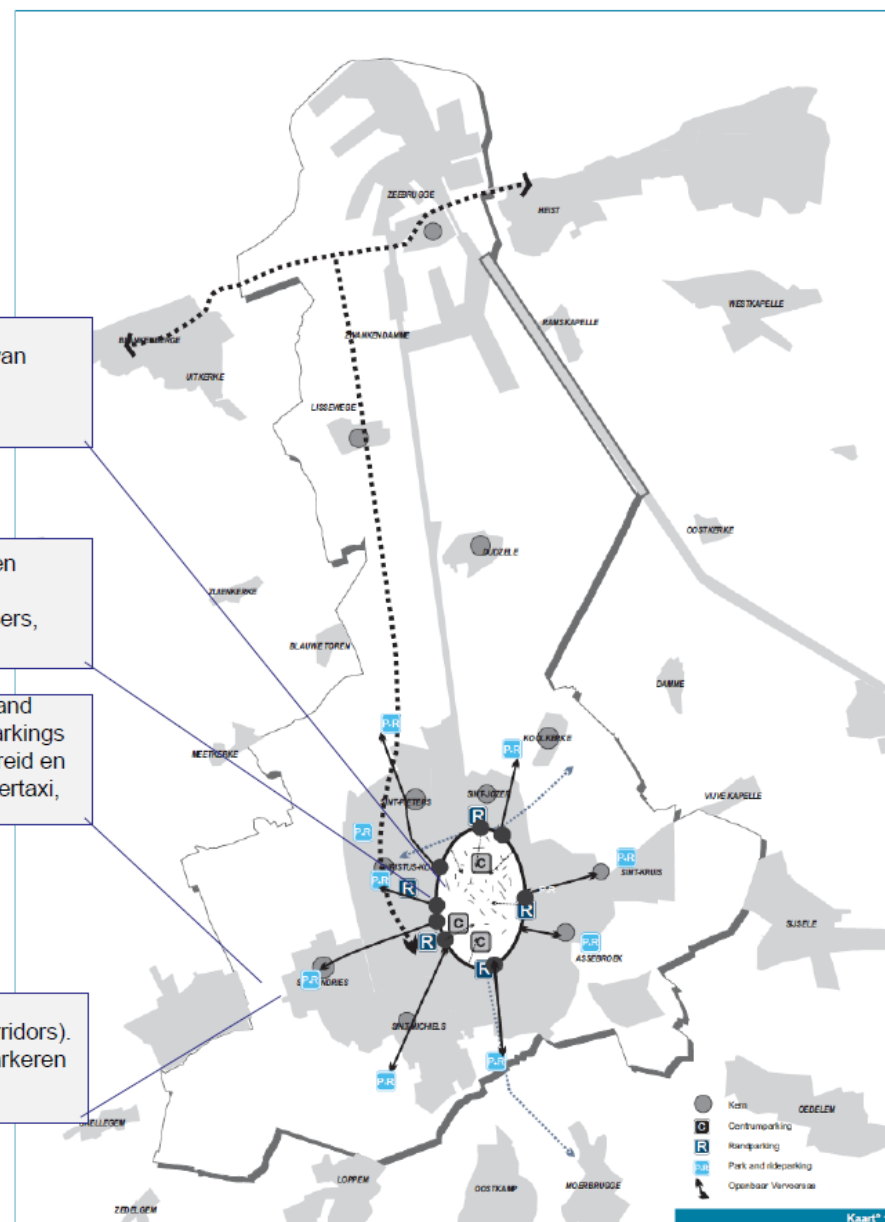
De ring - Parkeren

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 richtinggevendende 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.

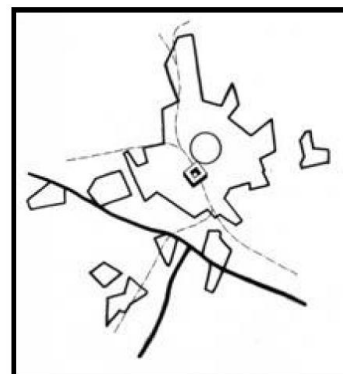
In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werden de hoofdwegen en de primaire wegen aangeduid. De selectie van de hoofdwegen en de primaire wegen wordt weergegeven onder 5.2.1.3.2.

3.4 Afbakening Regionaal stedelijk gebied Brugge²

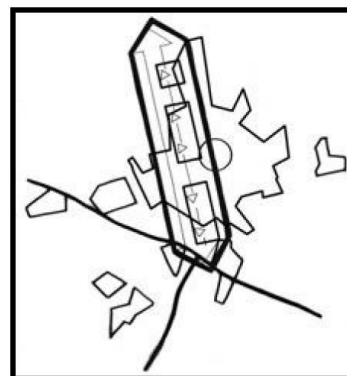
In de afbakening van het stedelijk gebied werd concreet aangegeven waar een stedelijk gebied-beleid zal gevoerd worden.

Volgende ruimtelijke concepten worden geformuleerd.³

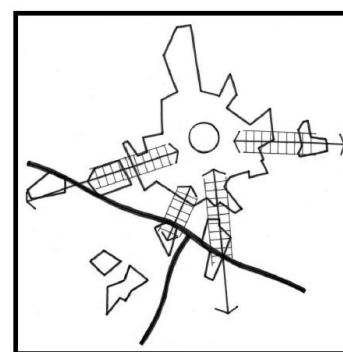
- De stationsomgeving wordt als multi-modaal vervoersknooppunt ontwikkeld en als strategische locatie voor kerngebonden regionaalstedelijke en stedelijke voorzieningen verder uitgebouwd. De complementariteit van de verschillende vervoerswijzen (trein, bus, auto, langzaam verkeer) wordt maximaal ingezet. 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 infrastructuur 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

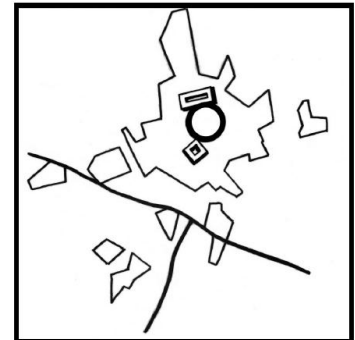


² Bron: Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied, aangevuld met informatie vanuit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, de verschillende gemeentelijke RUP's en input van dienst ruimtelijke ordening van de Stad Brugge.

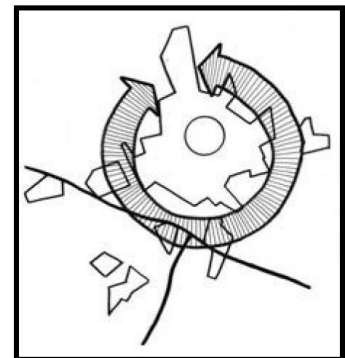
³ De ingevoegde figuren zijn overgenomen uit de Toelichtingsnota (tekst) van Definitief Gew estelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge"

aanvullende activiteiten bij het wonen die het wijkniveau 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 ruimte corridors in de groene gordel, waar zinvol, een stedelijke open ruimtefunctie 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 schept 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 11/02/2014⁴.

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.

⁴ 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-uitstoot, 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 klimaatneutraal⁵ 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;
- o Stadspersoneel blijven stimuleren om STOP-principe te hanteren o.a. door

⁵ 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.

moorie 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 deekernen **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.

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 verrijkt. 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.

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 “self explaining” 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.

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.

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 sluijverkeer 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. 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.

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.

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

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.

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 fietsroutenetwerk, dat over het hele Brugse grondgebied loopt, moet vertakkingen hebben tot in alle woonwijken. Er wordt gestreefd naar een verdere uitbouw van het fietsroutenetwerk, 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 fietssnelwegen.

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. NMBS

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 (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. De Lijn

Binnen het mobiliteitsbeleid van de stad Brugge wordt gestreefd naar een lichter openbaar vervoer met kleine bussen in de binnenstad, "bus wordt busje". Het huidige stersysteem van bediening wordt bijgestuurd, waarbij het centrum van de binnenstad niet meer het centrum van de ster 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 centrumhalten. 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 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.

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 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.

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.

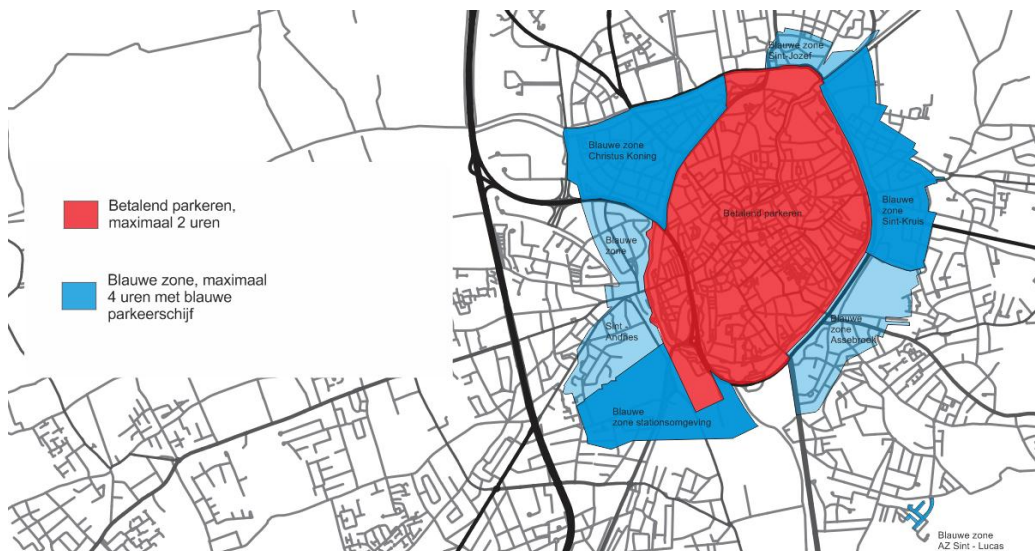
De standplaatsen voor autodelen blijven behouden teneinde dit initiatief te stimuleren. Vanzelfsprekend worden ook de parkeerplaatsen voor personen met een beperking behouden en waar mogelijk uitgebreid. Voor verzorgend en dienstverlenend personeel in de brede betekenis van het woord en voor de bezoekers 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. parkeerduurbeperking van 4u) voorzien worden, per deelgemeente. Per deelgemeente wordt een afgebakende parkeerzone voorzien.

Bewoners van die deelgemeente genieten door een bewonersvignet vrijstelling van de parkeerduurbepanking. De afbakening van de zones waarin een parkeerduurbepanking 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 parkeerduurbepanking 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 centumparkings (betalend parkeren) of maken bij voorkeur gebruik van de randparkings en 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 centumparking 't Zand en de realisatie van de nieuwe parking Weylerhof, kunnen de andere, minder goed bereikbare centumparkings (vb. Biekorf en 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 binnenstad een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren.

5.5. Handhaving

Een parkeerbeleid kan maar afgedwongen worden mits goeie handhaving. De handhaving moet op een efficiënte manier gebeuren, idealiter ondersteund door de modernste technieken. Bijzondere aandacht gaat naar de inning van het parkeergeld van buitenlandse parkeerovertreders.

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.

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.

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

Op bijkomende delen van de R30 is de snelheid te reduceren naar 50 km/u. 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 en anderzijds van de studie Stadsvaart van W&Z.

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.

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.

Er worden venstertijden ingevoerd. Venstertijden zijn door de stad bepaalde tijdstippen waarop winkels in een bepaald gebied mogen bevoorraadt 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 7,5 ton;
- In de volledige binnenstad geldt bovendien een verbod voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 3,5 ton (tot 7,5 ton) behoudens tijdens de venstertijden (van 06u00 tot 10u00 en van 18u00 tot 22u00);

Om een idee te vormen over de omvang van de vrachtwagens met tonnagebeperving werden als bijlage foto's toegevoegd.

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, ...)(punt 305).

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 bestendigd. 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

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 Brugge⁶

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

⁶ Bron: hoofdzakelijk afbakeningsplan haven van Zeebrugge

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.

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 Brugge⁷

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 regionaal stedelijk 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 langs 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

⁷ 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.

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 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 vergroeiën 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 Charteusesite 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 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.
- **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 zaal⁸ en voor stadsdiensten op de Xaverianensite. 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.

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 woongelegenheid 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 beleidselement, 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 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).

⁸ Naast de Xaverianensite, zou ook de Lappersfortsite in aanmerking kunnen komen voor de realisatie van de nieuwe polyvalente zaal.

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

- **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 langsheen 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 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 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 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 infrastructuur: 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

5.2.1.3.1 Betekenis van de wegcategorisering

Er kan onderscheid gemaakt worden tussen drie typen functies van wegen⁹:

- Verbinden;
- Verzamelen;
- Erffunctie 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 erffunctie 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

⁹ Bron: Joris Willems, Hogeschool voor Verkeerskunde Diepenbeek

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 verbindingfunctie primeert op dit hoofdwegennet, wordt het aantal op- en afritten beperkt. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid.

5.2.1.3.3

Primaire wegen

Primaire wegen hebben én een verbindingfunctie en een verzamel functie 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 verbindingfunctie 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 verzamel functie op Vlaams niveau voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijke belang. Voor regionaal stedelijke 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 erfuncties 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 erfuncties 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**. De stad wenst dit te vertalen in de wegcategorisering door de Koning Albert I – laan (N397) lager te categoriseren¹⁰.

Er wordt voorgesteld om de Koning Albert I – laan (N397) te categoriseren als een secundaire weg:

- Gedeelte tussen R30 en de Balkonrotonde : secundaire weg type III
- Gedeelte tussen de Balkonrotonde en N31: secundaire weg type II

Hiervoor zijn er volgende argumenten:

- De voorlopige inrichtingsvoorstellen zoals uitgewerkt in de visie R30 bevestigen het hogere belang van de Bevrijdingslaan (N351) ten opzichte van de Koning Albert I – laan (N397).
- De ruimtelijke context van de Koning Albert I-laan vraagt om een downgrading: de Koning Albert I – laan (N397) loopt door de bebouwde kom en langsheen de dorpskern van Sint-Michiels.
- Het deel tussen R30 en de Balkonrotonde heeft een belangrijke rol als openbaar vervoersas.

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.

¹⁰ . De selectie van de primaire wegen type II is richtinggevend en niet bindend, waardoor deze selectie eventueel kan bijgestuurd worden. Volgens Art. 2.1.2. van Decreet Ruimtelijke Ordening is het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan het deel van het ruimtelijk structuurplan waarvan een overheid bij het nemen van beslissingen niet mag afwijken, tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen.

Secundaire wegen type I hebben een verbindingfunctie op regionaal niveau, maar functioneren niet op Vlaams niveau. Ze combineren zowel een verbindingfunctie, 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)).

Zoals hoger aangegeven wil de stad de Koning Albert I – laan (N397) tussen de Balkonrotonde en N31 selecteren als secundaire weg type II.

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 (Guldenvieslaan-Koningin Elisabethlaan, Komvest en Walweinsteat) (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 11.7).

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;
- Damsesteenweg;
- 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; Vaardijkstraat 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

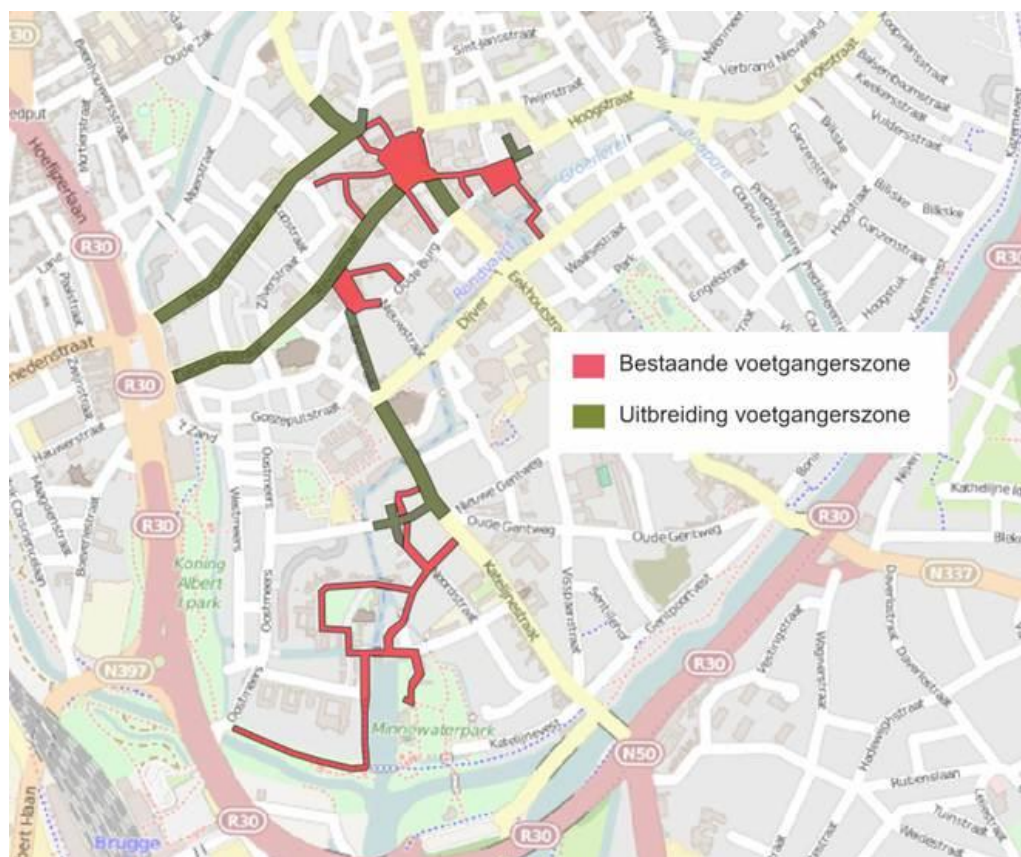
Het beleid richt zich sterk op het stimuleren van verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer. Er wordt gestreefd naar een **modal shift** in het algemeen, maar in het bijzonder om de stad te bereiken. Door een modal shift te realiseren ten voordele van de voetgangers, fietsers en het 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).
- 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 toegang¹¹.

De wegcode voorziet wel een aantal uitzonderingen:

1° Bepaalde voertuigen kunnen toch toegang krijgen als zij een doorgangkaart 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.
- g) toeristische treintjes, bespannen voertuigen, rijwieltaxi's;



¹¹ Bron: Wegcode

h) de voertuigen die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van een medisch beroep of thuisverzorging.

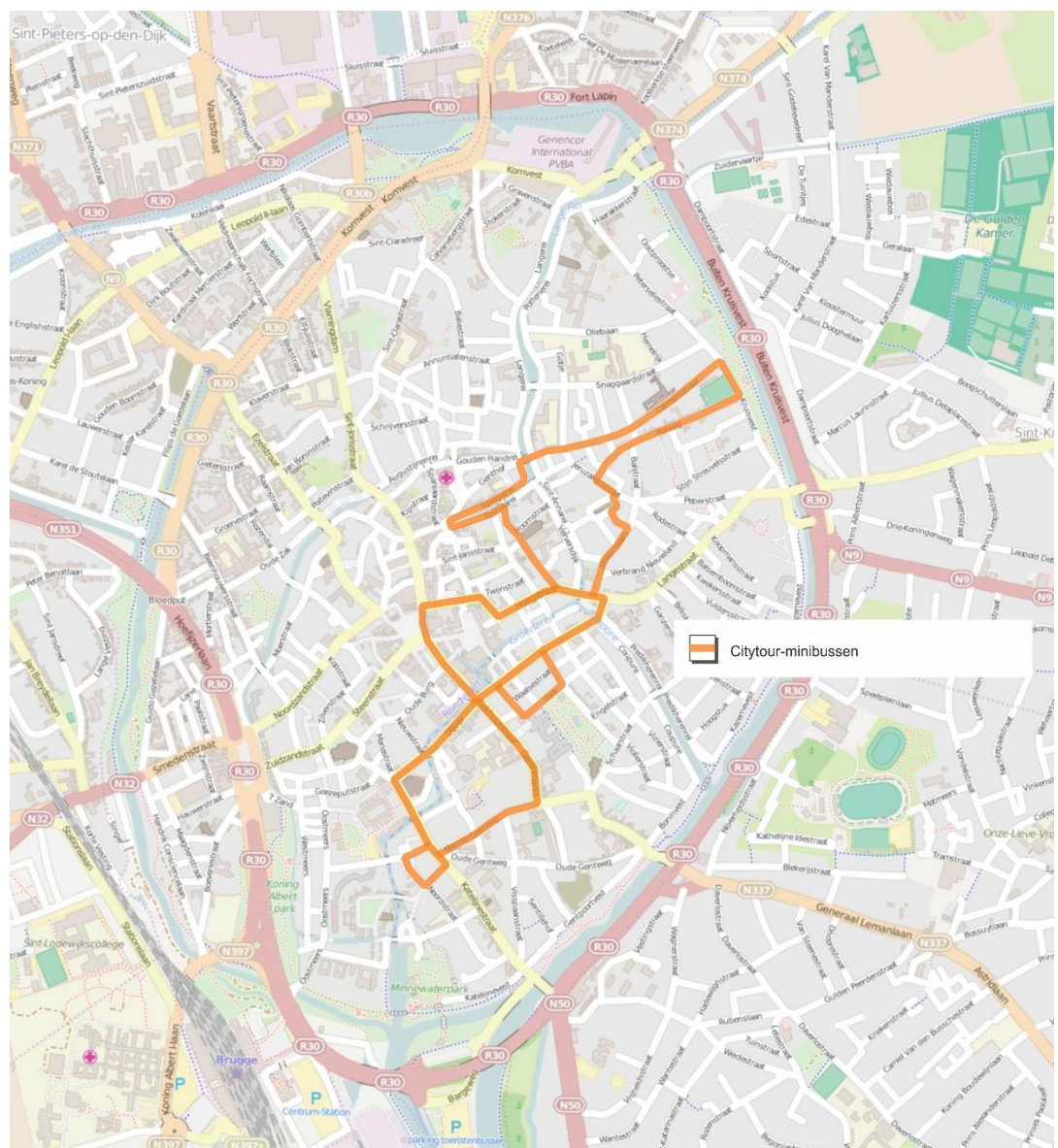
2° tot die zones hebben toegang, indien verkeerstekens het voorschrijven en volgens de beperkingen die daarop vermeld staan :

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



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 (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.

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 sluijverkeer 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

autobestuurders 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)

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 mensen gestimuleerd 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)¹²;
- Bovenlokale functionele fietsroutes (BFF);
- Lokale functionele fietsroutes.

¹² De hoofd fietsroutes uit het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zullen geïntegreerd worden in het netwerk van de fietssnelwegen.

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 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 fietssnelwegen. 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 fietssnelwegen:

- 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 verschillende tracés worden onderzocht door de provincie. 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:

- Vaartdijk (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 Consienelaan – Guido Gezellelaan – Gulden Vieslaan).

Afhankelijk van het onderzoek m.b.t. de tracés van de fiets snelwegen 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 ;
- Damsesteenweg ;
- Stapelvoorde - Kruisabelestraat ;
- Ronselarestraat;
- Oostkerkestraat;
- Interne ontsluiting haven: Albert Ronsestraat/Margareta Van Oostenrijkstraat/verbinding Lisseweegse Steenweg*;
- Kruipuit (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 Benoîtlaan/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 - Bosoterreinen*;
- Molenstraat*;
- Engelendalelaan*;
- Michel Van Hammestraat*.

Sint-Kruis:

- 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 ;
- 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 vaart en 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.

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 aan bod 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 11.7). 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 ontdubbelde 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 fietssuggestiestroken 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 onderzoekt of de inrichting van een '**schoolstraat**' haalbaar en aangewezen is.

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 fietsstommels. 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 fietsstallingsplaatsen 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 in het weekend en niet enkel in de week.

De Lijn

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 voetbalstation 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').

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 bedrijvzones 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.

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 Lemanstraat/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 verkeerslichtengeregelde kruispunten;
- Supprimeren van haltes 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:

- Vlamingsstraat (KT)
 - Instellen eenrichtingsverkeer voor alle autoverkeer richting R30 (Stad Brugge)
 - Nieuwe halte ter hoogte van Schouwburg (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)
- Vlamingsdam (KT en LT)
 - Uitstulpende haltes maken van Poitevinstraat en Howest (KT) (Stad Brugge)
 - Linksafslagstrook ter hoogte van het kruispunt Vlamingsdam wordt busaanloopstrook (LT) (AWV en Stad Brugge)
 - Verwijderen halte Nicolas Gombertstraat (KT) (Stad Brugge)
- R30 tussen Vlamingsdam en Ezelpoort (Koningin Elisabethlaan) (KT)
 - Aanleg busbaan aan rechterzijde waarbij verkeer duidelijke 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 Vlammingdam t.h.v. kruispunt R30 x Vlammingdam (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)
 - Sluiten van de doorsteek t.h.v. R30 x Beenhouwersstraat (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 (KT) (AWV, De Lijn)
- Steenstraat – Eekhoutpoort (KT, LT) (Stad Brugge)
 - Wijziging parkeeroute “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 Eekhoutpoort naar Dijver, net voor het kruispunt (KT)
- Eekhoutpoort – 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 langsparkeerplaatsen 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, Gerechtshof, Molenbrug en Sint-Jansplein.
 - Omvormen van dwarsparkeerplaatsen tot langsparkeerplaatsen 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 paarkeeroute “Biekorf” of andere bestemming voor de parking
- Centrubus (KT) Stad Brugge
 - Behoud van busbaan Kuipersstraat en noodzakelijke halte in Kuipersstraat als ont dubbelde halte Stadsschouwburg gezien de huidige ligging van de nieuwe halte in de Vlamingstraat.
 - Behoud van busbaan Adriaan Willaertstraat (KT) 5Stad 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 taxiritten 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 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
- 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 Vlieslaan 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 meteen 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 5 : herinrichting “N351 Bevrijdingslaan” en “Bloedput” volgens visienota R30

Voor de **Koning Albert I – laan (N397)** wordt voorgesteld deze te downgraden en deze in te richten als een groene openbaar vervoersas (zie verder onder secundaire assen). Ook 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 6 : herinrichting “Unescorotonde volgens visienota R30

Isabellalaan (N34b) en de Alfred Ronsestraat

De Isabellalaan (N34b) en de Alfred Ronsestraat worden ingericht zoals aangegeven in de streefbeeld (Streefbeeld 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:

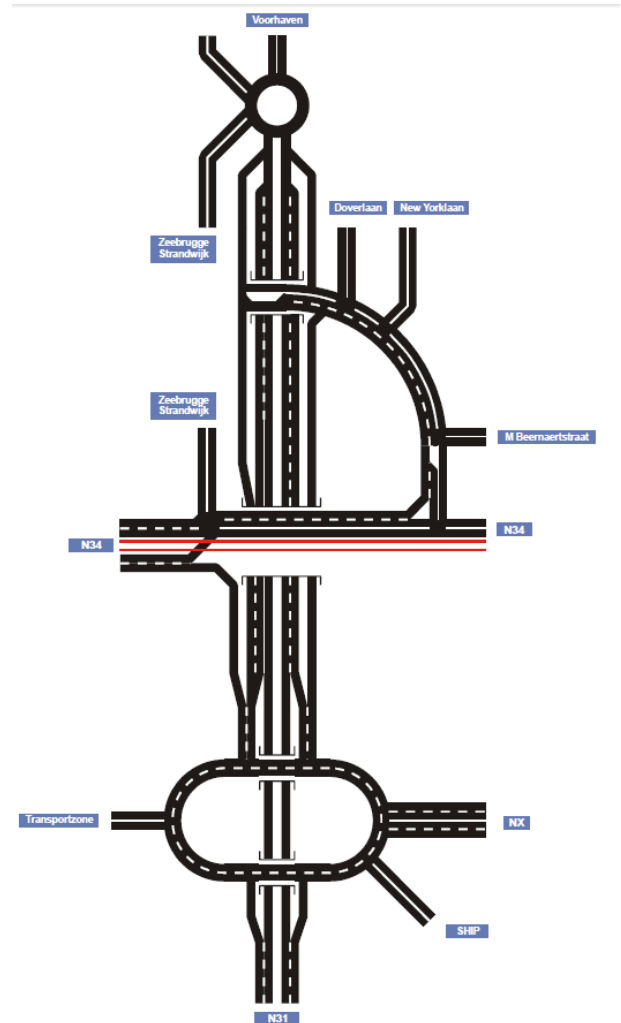
- De N31 tussen het aan te leggen aansluitingscomplex met de geplande A11 en de N34/NX. (zie hoger onder primaire weg type I)
- De NX (deels samenvallend met de huidige N34 Isabellalaan) tussen de N31 en de Havenrandweg-Oost (met inbegrip van de ontsluitingsstructuur rond de Vandammesluis, waar de verknoping 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).

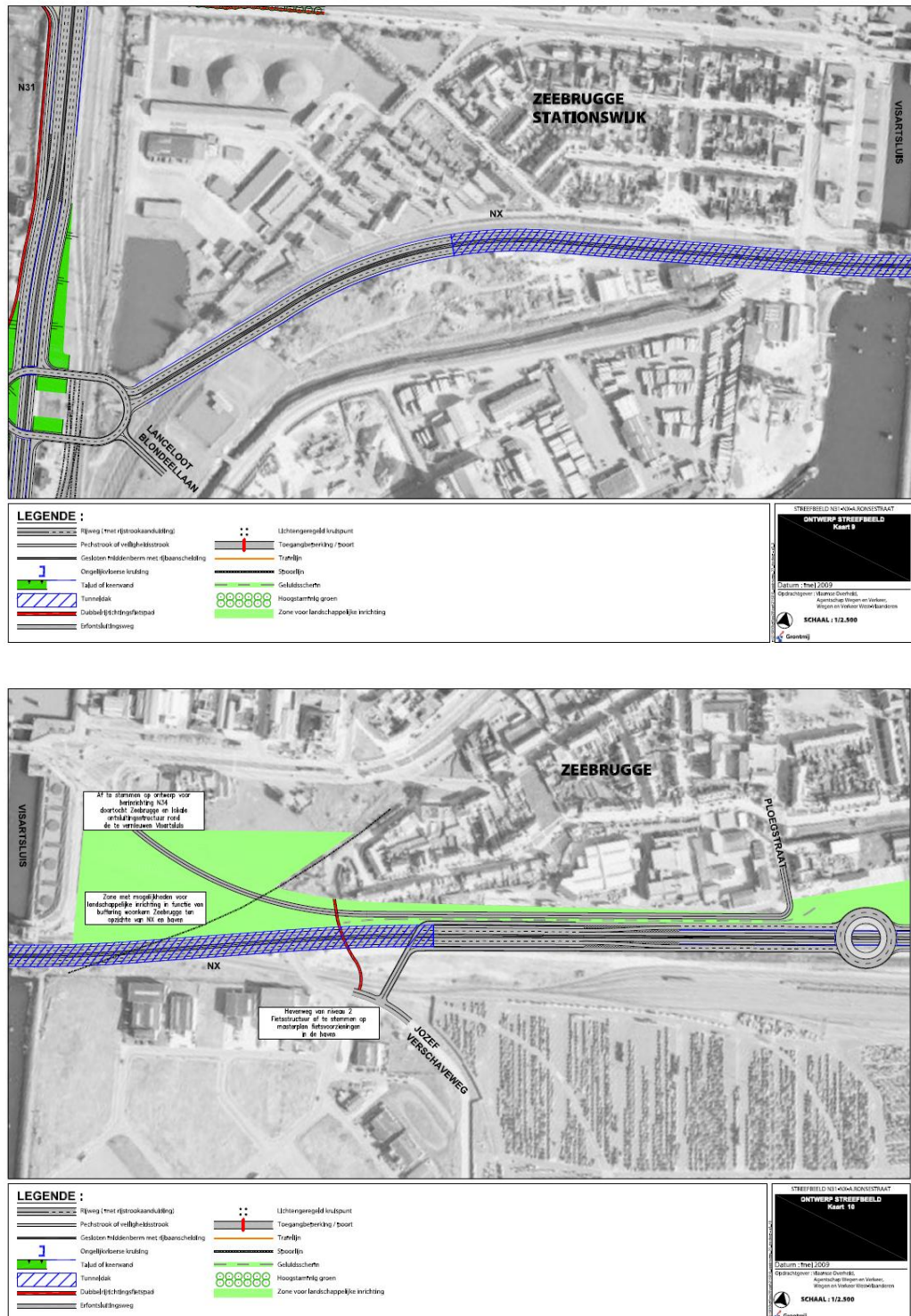


Figuur 7 : ontwerpstreefbeeld N31 – aansluiting Nx en N34

NX- Wegvakaansluiting N31 – aansluiting achterhaven

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.



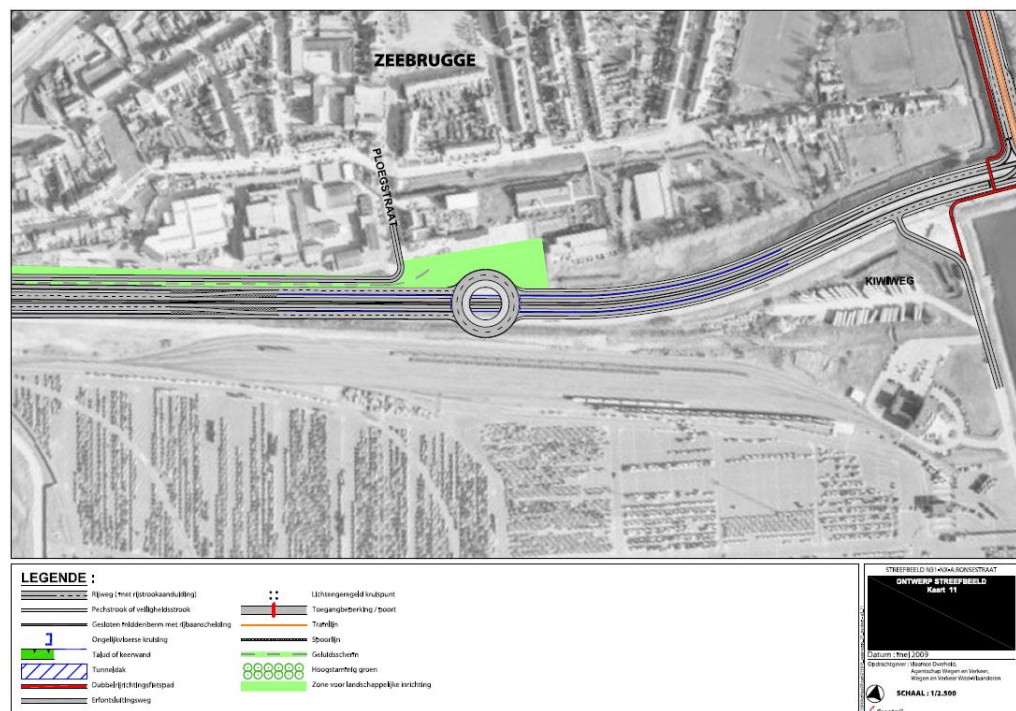
Figuur 8 : ontwerpstreefbeeld N31 –Wegvakaansluiting N31 – aansluiting achterhaven

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).

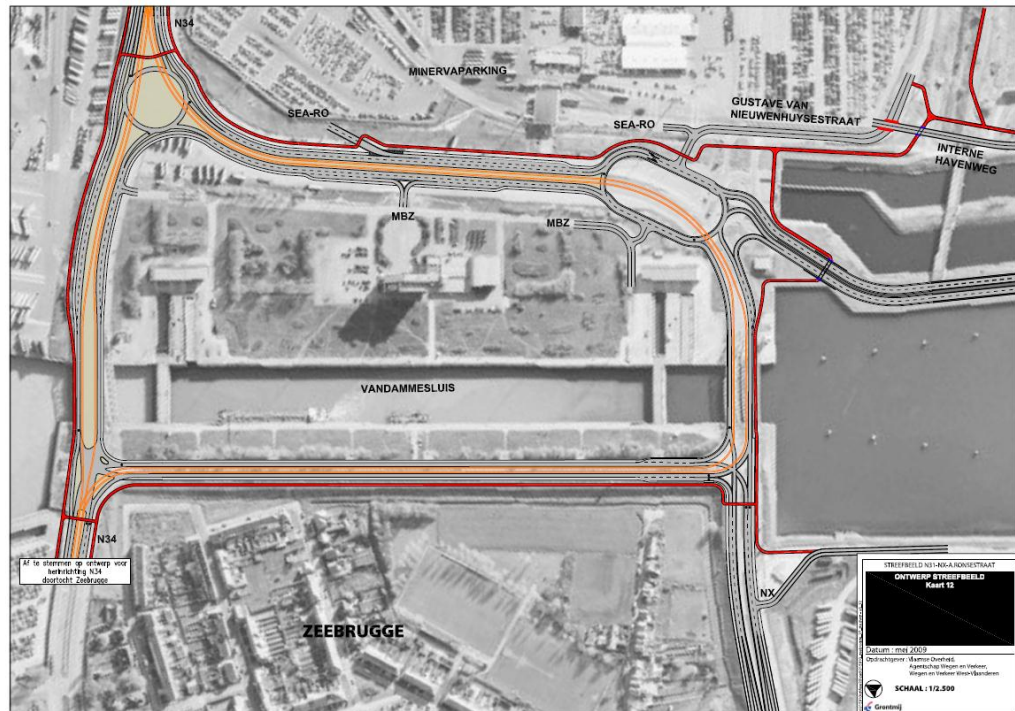
Langs de zijde van de Visartsluis heeft de dubbelstrookrotonde dubbele toe- en uitritten waarbij één rijstrook aansluiting geeft op de NX en één rijstrook aansluiting op de Jozef Verschaveweg (havenweg van niveau 2) in functie van de ontsluiting van de achterhaven. De Jozef Verschaveweg kruist als havenweg 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.



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.

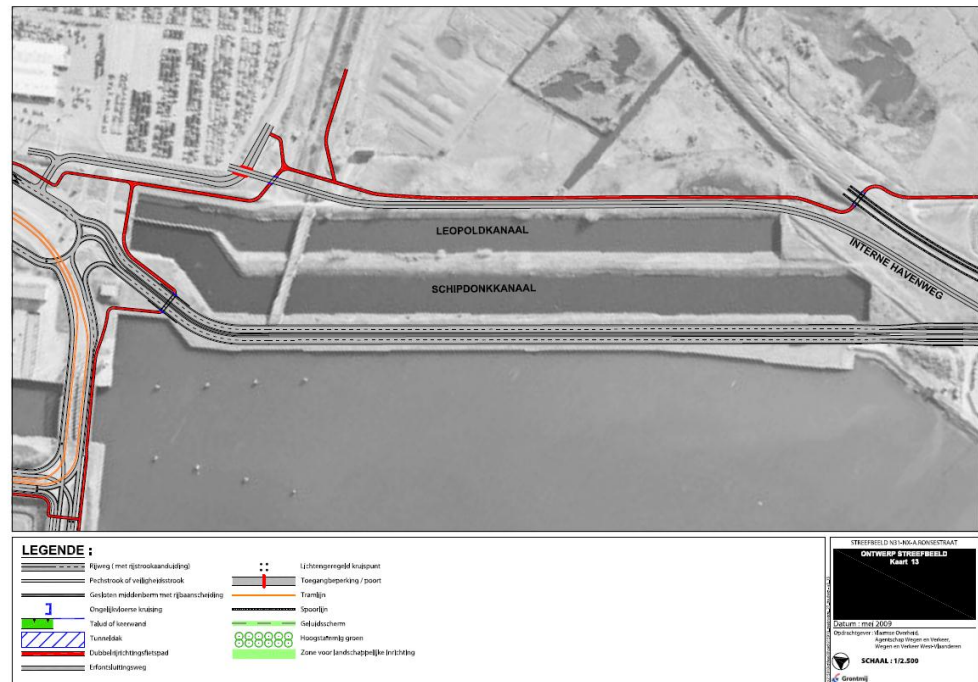


Figuur 10 : ontwerp-streefbeeld Verknoping NX – Havenrandweg – oost – N34/wegenstructuur rond Vandammesluis

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

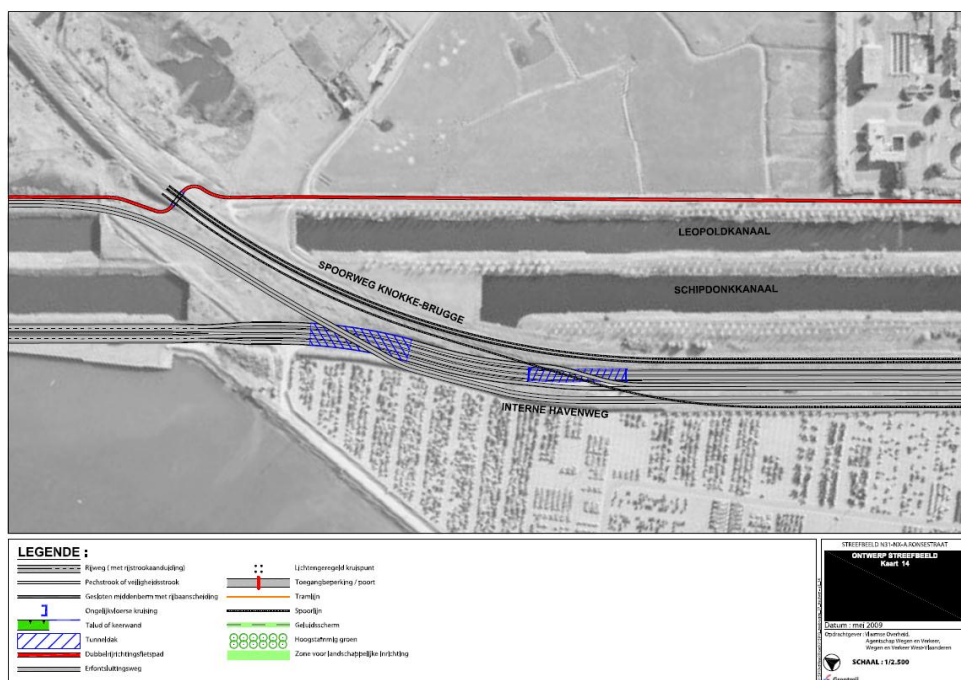


Figuur 11 : ontwerpstreefbeeld Havenrandweg- Oost – wegvak aansluiting NX – kruising interne havenweg

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 12 : ontwerpstreefbeeld Havenrandweg-Oost – kruising interne havenweg en goederenspoorlijn

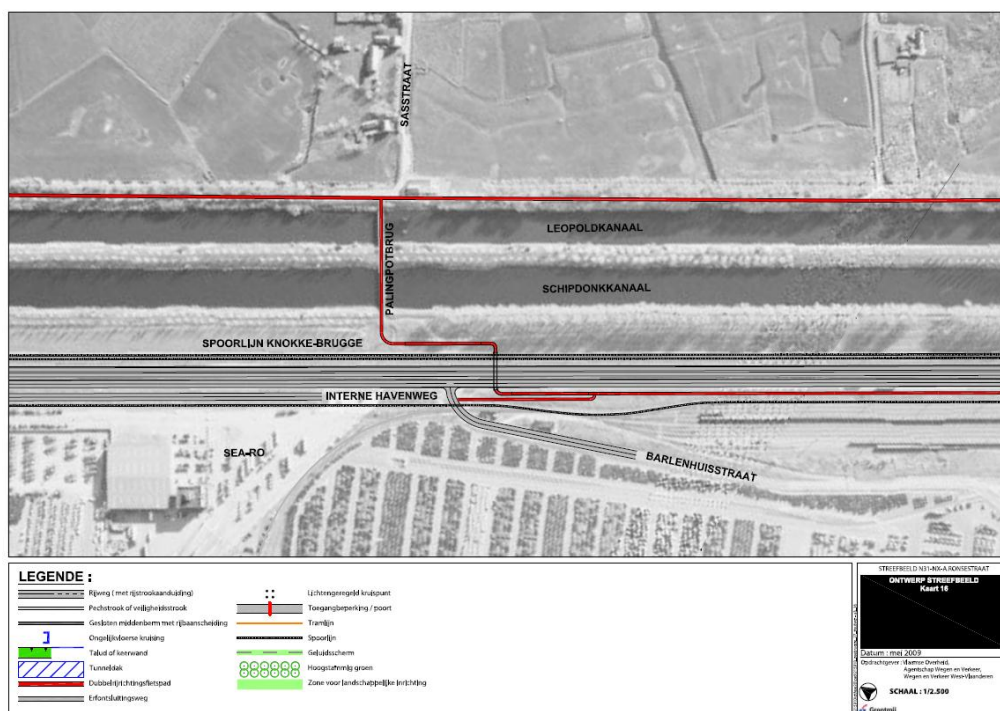
Havenrandweg-Oost – wegvak kruising interne havenweg – aansluiting AX

Het lange termijnbeeld omvat volgende parallelle 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 parallelle 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 13 : 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.

Er wordt voorgesteld om op bijkomende delen van de R30 de snelheid te reduceren naar 50 km/u. 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.

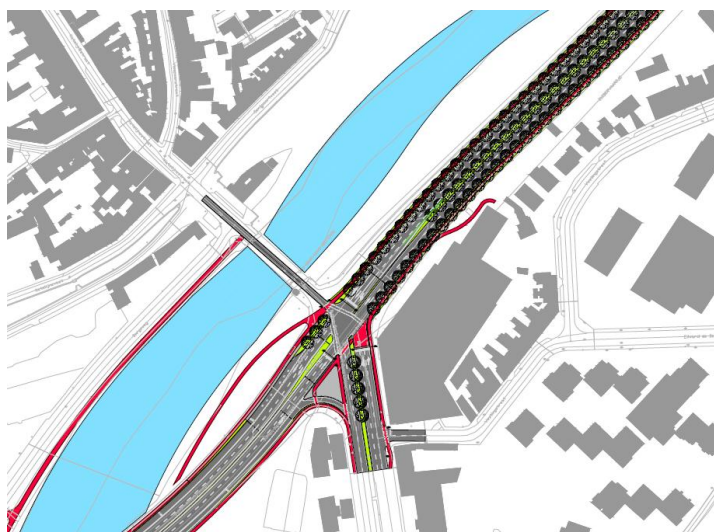
Op de **grote Katelijnebrug** worden de huidige configuratie van 2x2-rijstroken behouden. Tussen Katelijnepoort en stationsomgeving wordt een busstrook toegevoegd. Richting Katelijnepoort kan een busstrook worden toegevoegd na de topboog. De Vaardijkstraat kan enkel bereikt worden vanaf de ovonde ter 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 linksafslaanse bewegingen vanuit de Vaardijkstraat niet mogelijk. Er kan onderzocht worden of er via de Bargeweg een verkeersveilige ontsluiting kan gerealiseerd worden.



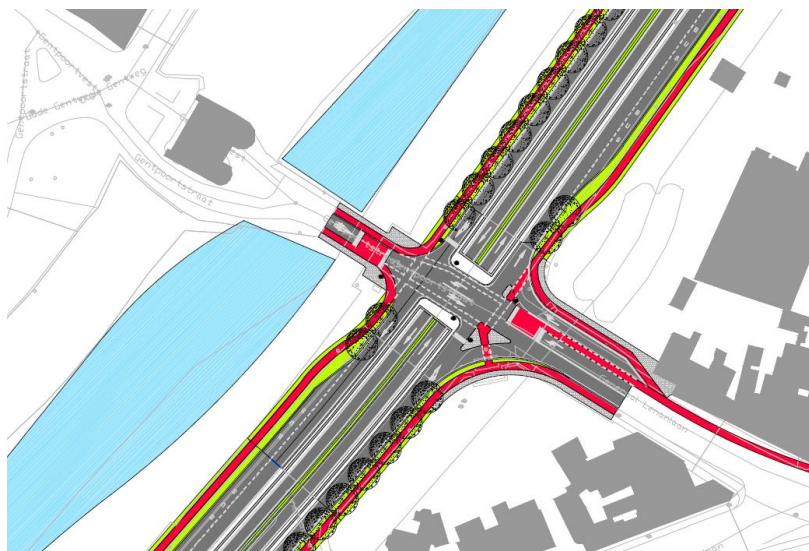
Figuur 14 : herinrichting “grote Katelijnebrug” volgens visienota R30

Ter hoogte van de **Katlijnepoort** 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 15 : herinrichting “Katlijnepoort” 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 16 : 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 (ten noordoosten van de N31) 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 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.

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);
- 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);

- 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;
- Herinrichting Oostendse Steenweg (N9).

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 infrastructurele maatregelen genomen om sluisverkeer 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 flexibele 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, ...

Flexibele 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

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 overgangsperiode 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 toegelaten. 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.

De standplaatsen voor autodelen blijven behouden teneinde dit initiatief te stimuleren. 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.



Figuur 17 : Zone betalend parkeren (uitgezonderd bewoners)

Op korte en middellange termijn zullen werknemers kunnen gebruik maken 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 centumparking 't Zand en de realisatie van de nieuwe parking Weylerhof, kunnen de andere, minder goed bereikbare, centumparkings (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

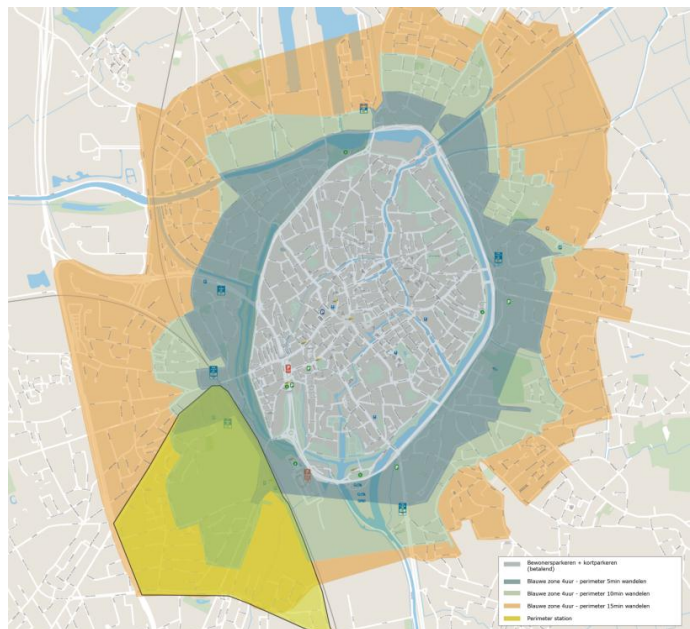
beleidsmatig niet gestimuleerd wordt, kunnen werknemers en bezoekers, die geen 'park and ride'-parking of randparking wensen te gebruiken, nog terecht **op de goed bereikbare** ondergrondse centumparkings (betalend parkeren).

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 parkeerdurbeperking (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 zone in 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 18 : 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 19 : 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 langparkeerders (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

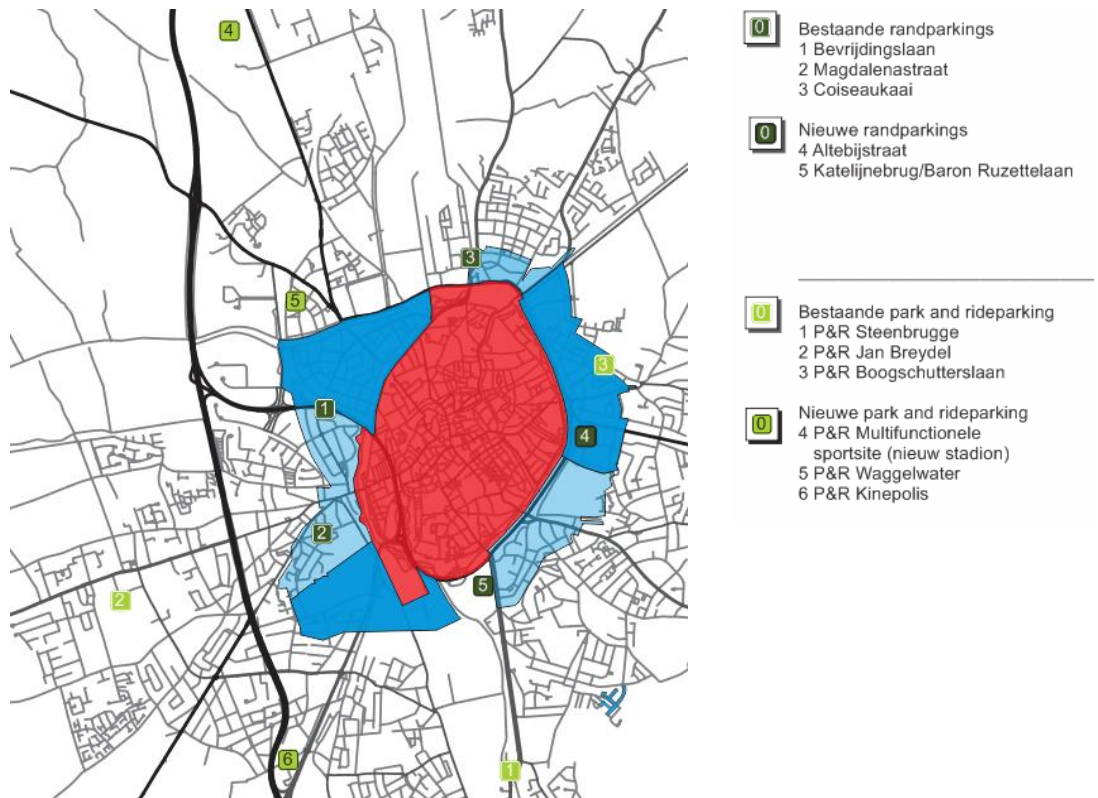
Het gebruik van de 'park-and-ride'-parkings door bezoekers en tewerkgestelden heeft de absolute voorkeur omdat dit de verkeersleefbaarheid van het centrum en de omliggende deelgemeenten het best garandeert.

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 onbepakt 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 shuttlediensten. 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 pendelbus, 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 Kinopolis. 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 meervoudig ruimtegebruik 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 20 : 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 parkings zal gestreefd worden naar een kwalitatieve bushalte met frequente bediening. 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, parkeerbepalingen ingevoerd worden. Uitgangspunt is dat parkeerduurbepalingen steeds op zoneaal 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

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 langs 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 Geraan 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 Sijsele-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.

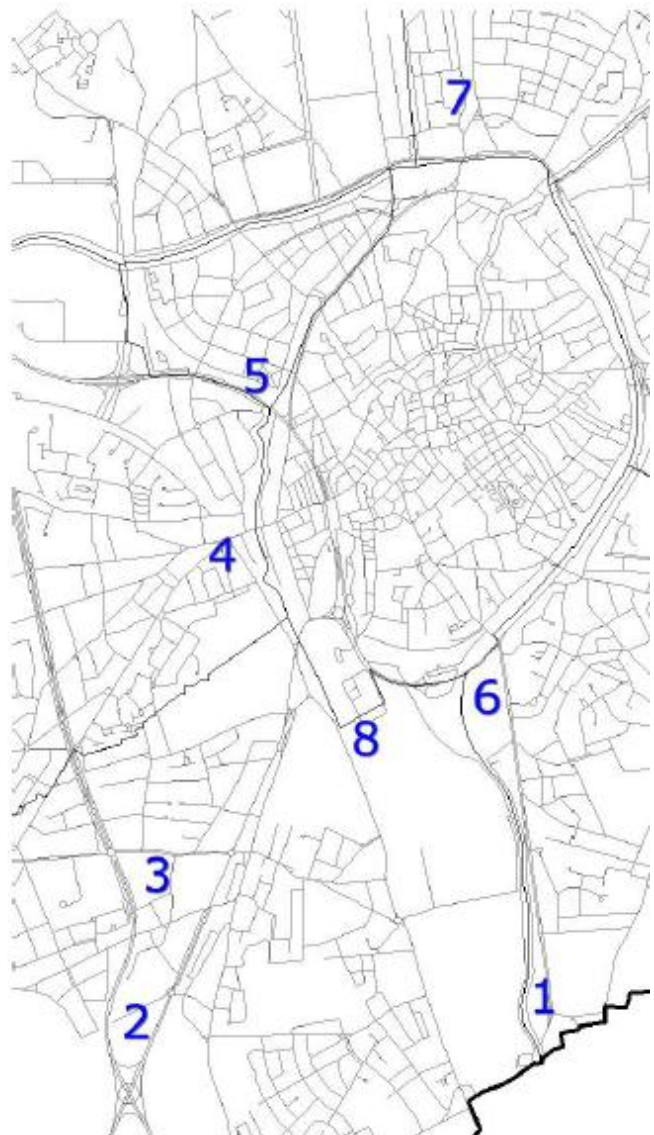
Het parkeren voor vrachtwagens te Zeebrugge zal verder onderzocht worden.

Parkeren van mobilhomes voor kort verblijf en autocars.

Het parkeren van autocars en mobilhomes wordt vermeden 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 herlokalisieren van de busparking en/of de kampeerautoterreinen in functie van nieuwe ontwikkelingen dient deze gecompenseerd te worden in de nabijheid van het station. Het herlokalisieren van de parkings kan uiteraard gefaseerd gebeuren.

In het kader van de opmaak van het RUP Kanaaleiland werden volgende locaties voor de mobilhomeparking aangegeven¹³:

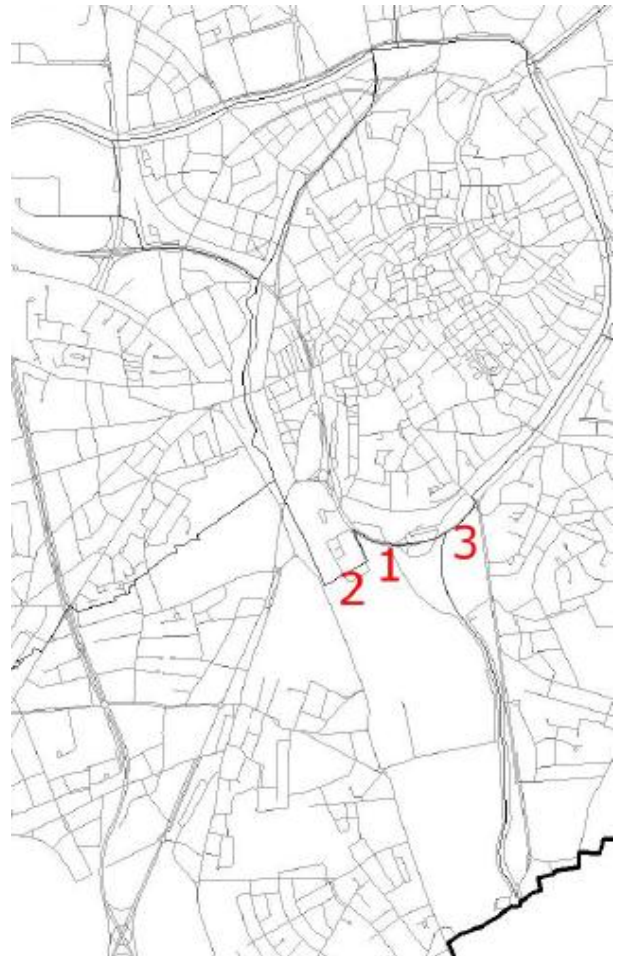
- P&R Steenbrugge (1)
- Kinopolissite (2)
- Veemarkt Sint-Michiels (3)
- Magdalenastraat – Edgar de Smedtplantsoen (4)
- Tussen Bevrijdingslaan en Graaf Visartpark (5)
- Gebied Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan (6)
- Entrepot (7)
- Kavels voorzijde station (8)



¹³ Bron: inleidende tekst/nota RUP Kanaaleiland

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 wagens ¹⁴. 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.

¹⁴ waarvan 2 voor personen met een handicap.

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)¹⁵.

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

Voorbehouden parkeerplaatsen

De stad zal voldoende parkeerplaatsen voorbehouden 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.

¹⁵ 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 onderzoek¹⁶ werden een aantal maatregelen geformuleerd opdat de stadsdistributie goed zou kunnen functioneren (zie bijlage 11.9). 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 7,5 ton;
- In de volledige binnenstad geldt bovendien een verbod voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 3,5 ton (tot 7,5 ton) behoudens tijdens de venstertijden (van 06u00 tot 10u00 en van 18u00 tot 22u00).

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

¹⁶ 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 regio¹⁷. 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 bestendigd 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 parkeerovertreders;
- Snelheid;
- Tonnagebeperking;
- Toegang tot voetgangerszone;
- Respecteren van busbanen;
- Inbreuken op het bestaande openbare trage wegennetwerk;
- Sluipverkeer op landelijke wegen;
- Ongewenst doorgaand vrachtverkeer.

¹⁷ 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 21 : 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

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. 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 het doortrekken van de Vaartstraat tot op de ring wordt hierin onderzocht.

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.

5.3.1.3 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 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 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 22 : 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.

5.3.1.5 B2 Fietsroutenetwerk

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

- Abdijenroute – Steenbrugge – Vaardijkstraat – station Brugge;

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

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 Begijnenvest – Hendrik Consiencelaan – Guido Gezellelaan – Gulden Mieslaan) 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 ;
- 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 .

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 voetbalstation 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)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.

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.

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 verkeersstromen.
- 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 busstrook 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 centumparkings (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

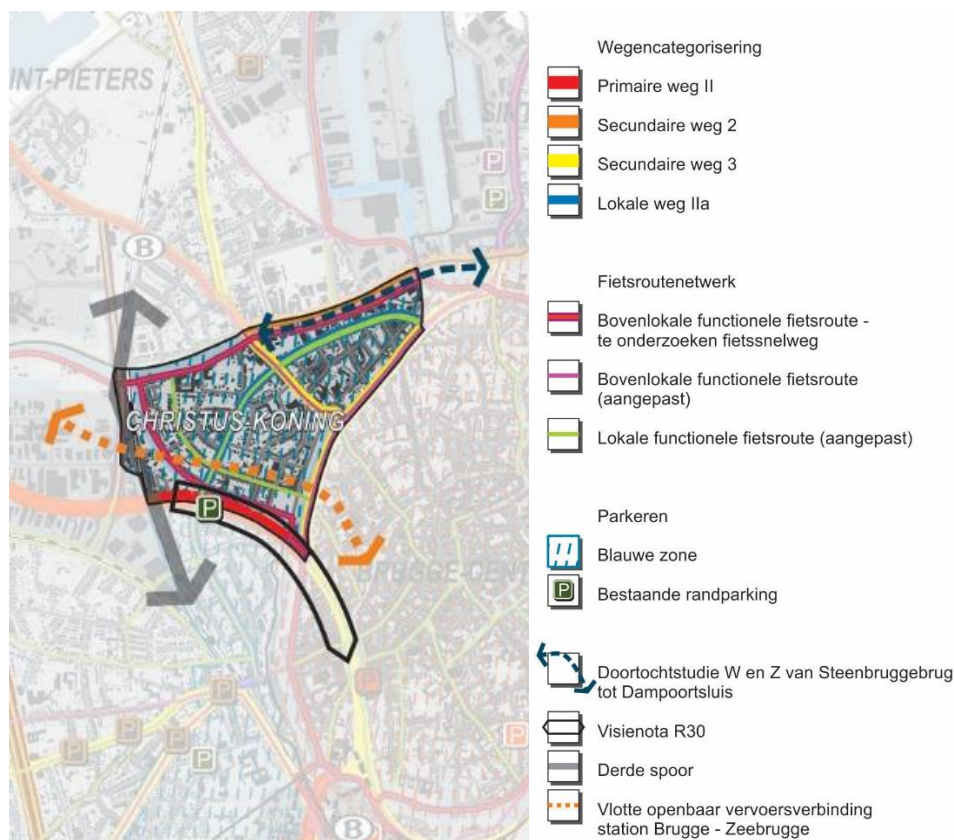
B6 Goederenvervoer

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 bevoorraadt 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 7,5 ton;
- In de volledige binnenstad geldt bovendien een verbod voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 3,5 ton (tot 7,5 ton) behoudens tijdens de venstertijden (van 06u00 tot 10u00 en van 18u00 tot 22u00);

5.3.2 Christus Koning (sector Unesco)



Figuur 23 : 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 (Guldenvlieslaan-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 voorgesteld 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 Vlieslaan) .

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 voetbalstation met randparking, 't Zand, ...).

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 IIa**) wordt ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt.

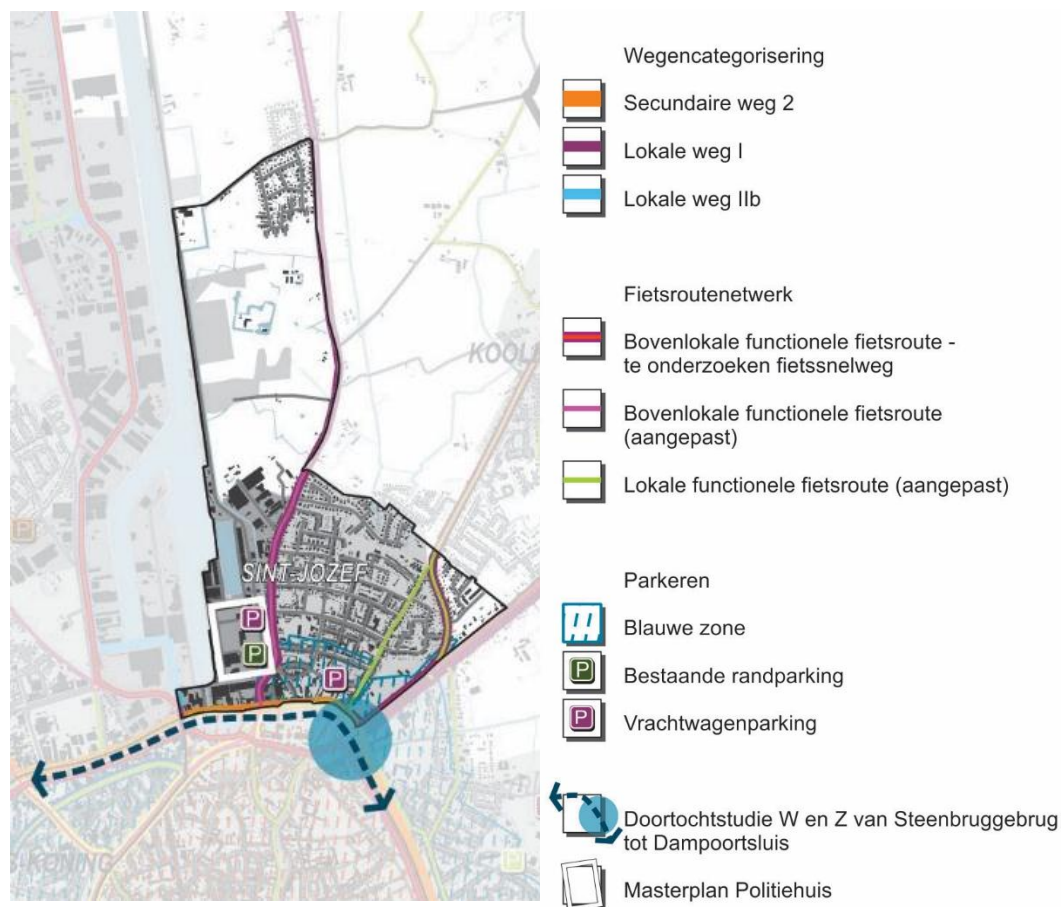
5.3.2.7 B5 Parkeerbeleid

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)



Figuur 24 : 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 langs 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 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.

5.3.3.7 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 pendelbus, 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).

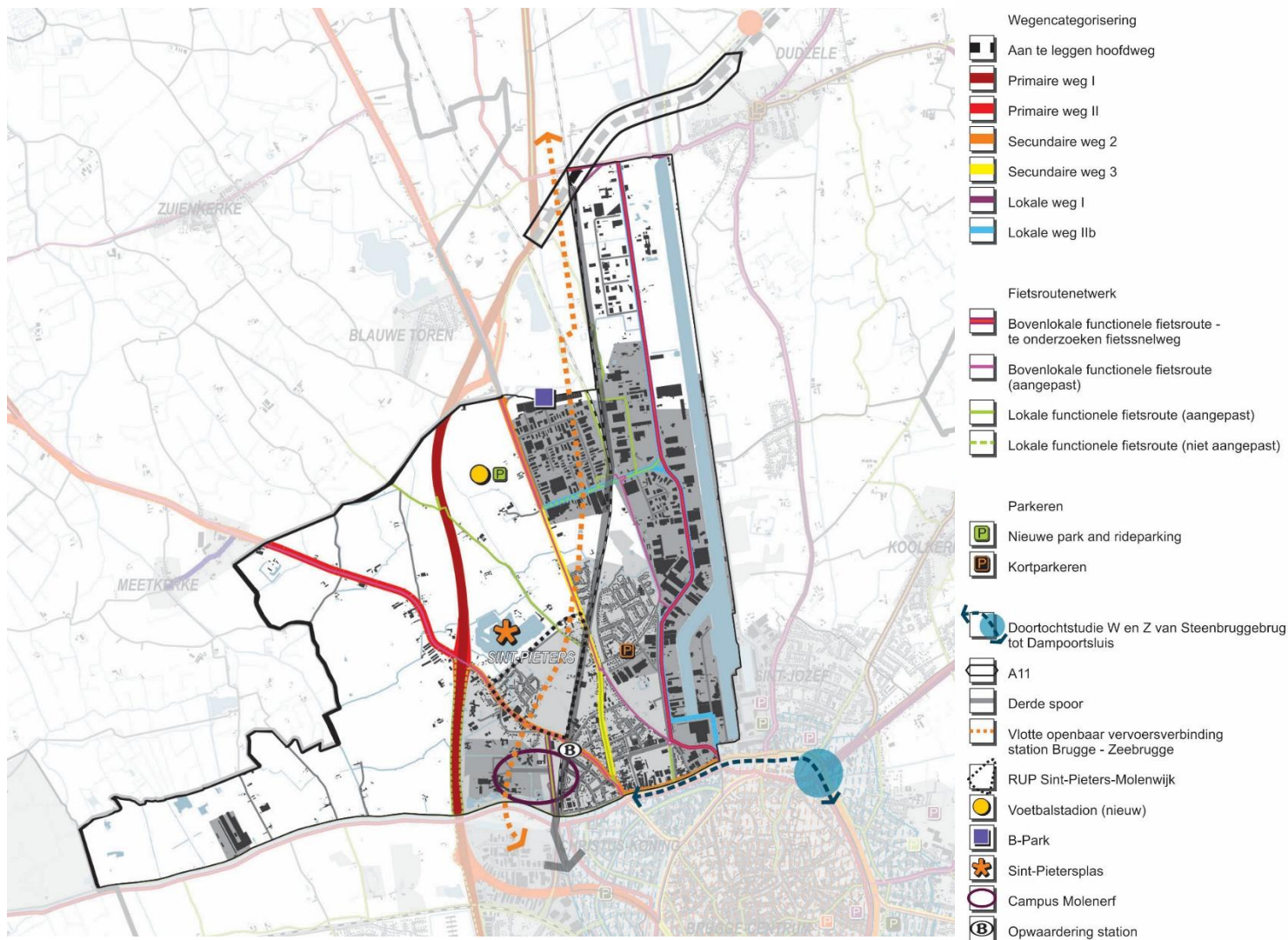
5.3.3.8

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.

5.3.4

Sint- Pieters (sector Noord)



Figuur 25 : 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 doortochtinrichting 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 "geknipt" 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 **fietssnelweg**. 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 voetbalstation met randparking, ‘t Zand, ...

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 voetbalstadion 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

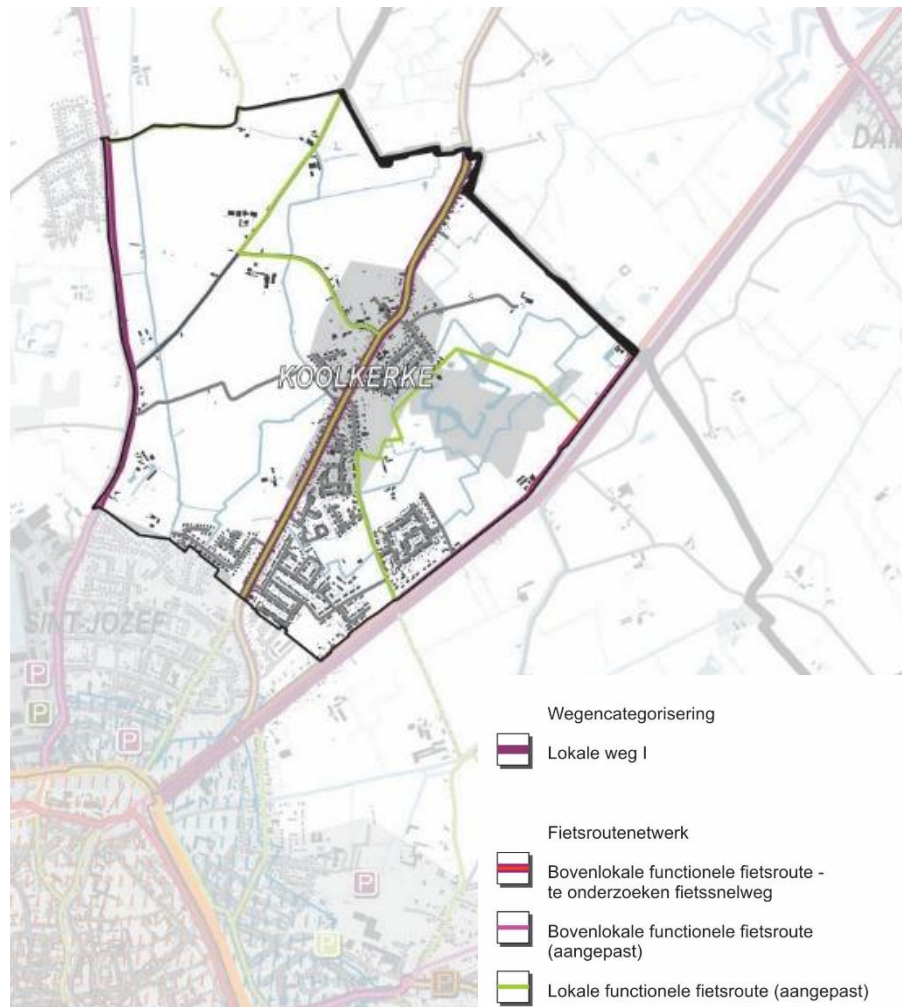
B6 Goederenvervoer

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 26 : 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 Fietsroutenetwerk

De route Brugge-Damme-Heist worden voorgesteld om in te richten als **fietssnelweg**. 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 B4 (Her) inrichting van de wegen

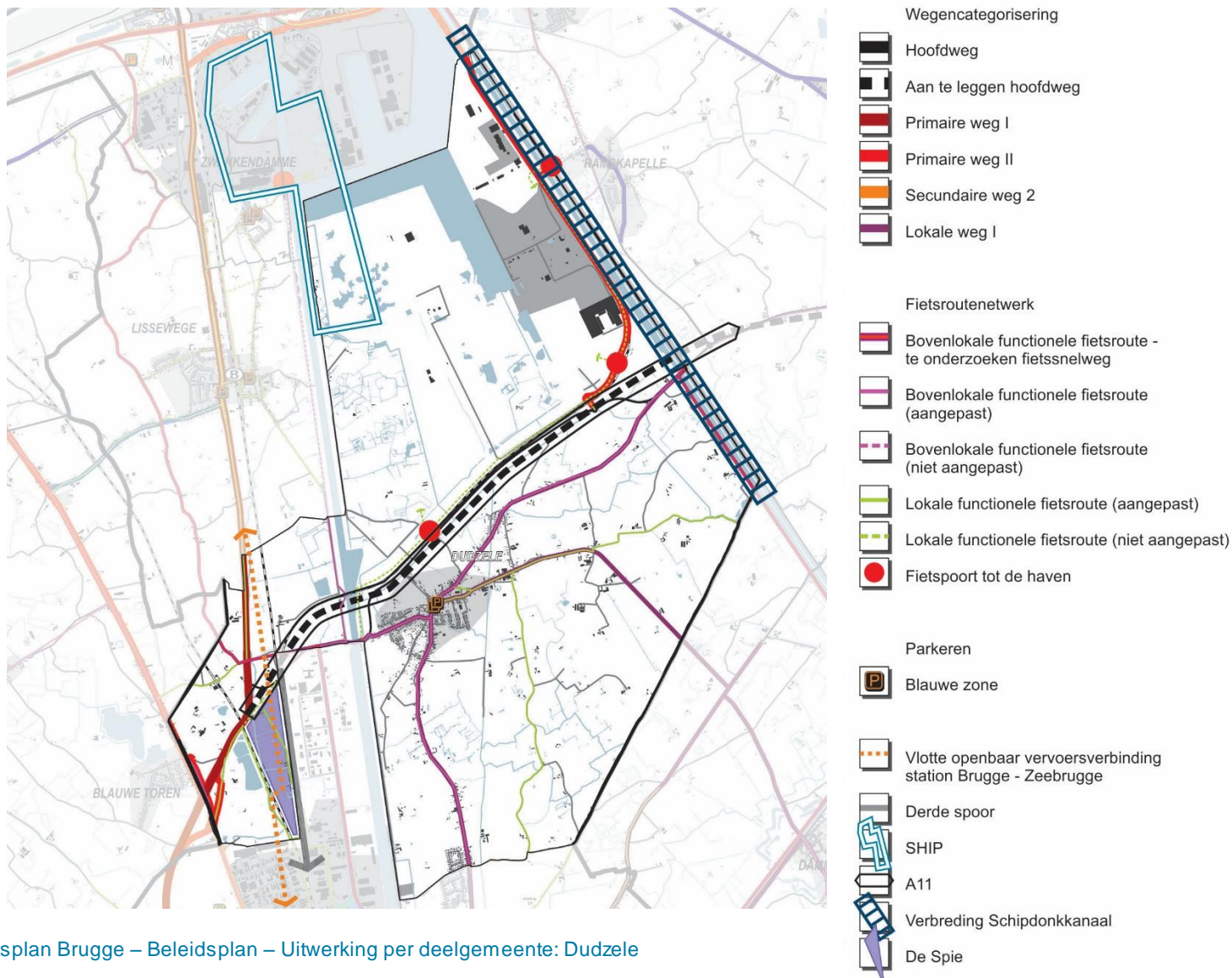
De doortocht Brugse Steenweg (N374) ter hoogte van Koolkerke wordt heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid.

5.3.5.6 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)



Figuur 27 : 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 sluipverkeer 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 Fietsroutenetwerk

De routen Brugge-Damme-Heist en Brugge – Zeebrugge worden voorgesteld om in te richten als **fietssnelweg**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende assen zijn onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (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* ;
- Kruipuit (suggestie opname in het BFF).

5.3.6.6 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.

5.3.6.7 B5 Parkeerbeleid

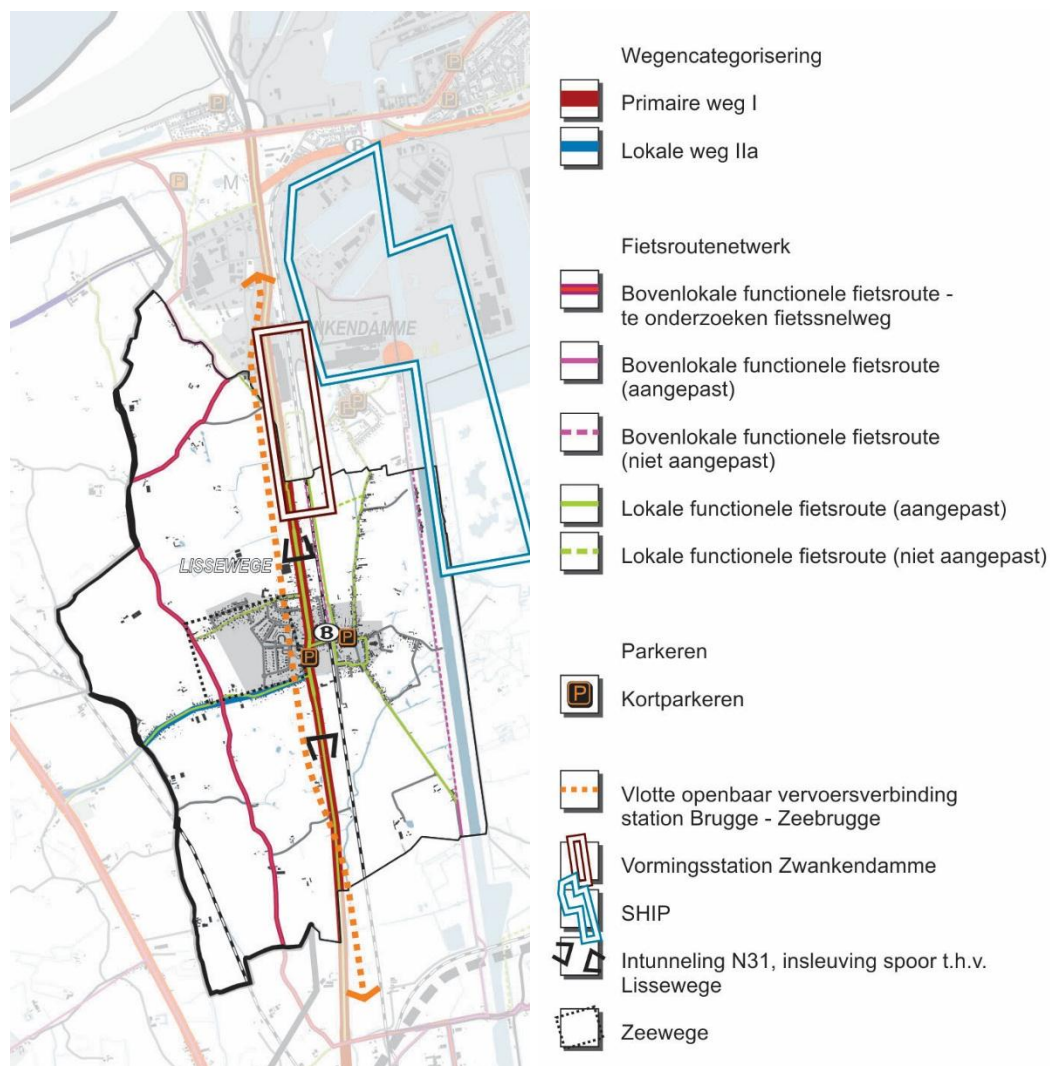
De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst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

5.3.6.8 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.

5.3.7

Lissewege (Sector Noord, deels Unesco)



Figuur 28 : 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 infrastructuur: 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 geluidsschermen 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 sluipverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten “geknipt” worden. Waar nodig wordt een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.7.4 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 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.

5.3.7.5 B2 Fietsroutenetwerk

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

De Ter Doeststraat is onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (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 voetbalstation met randparking, 't Zand,

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.

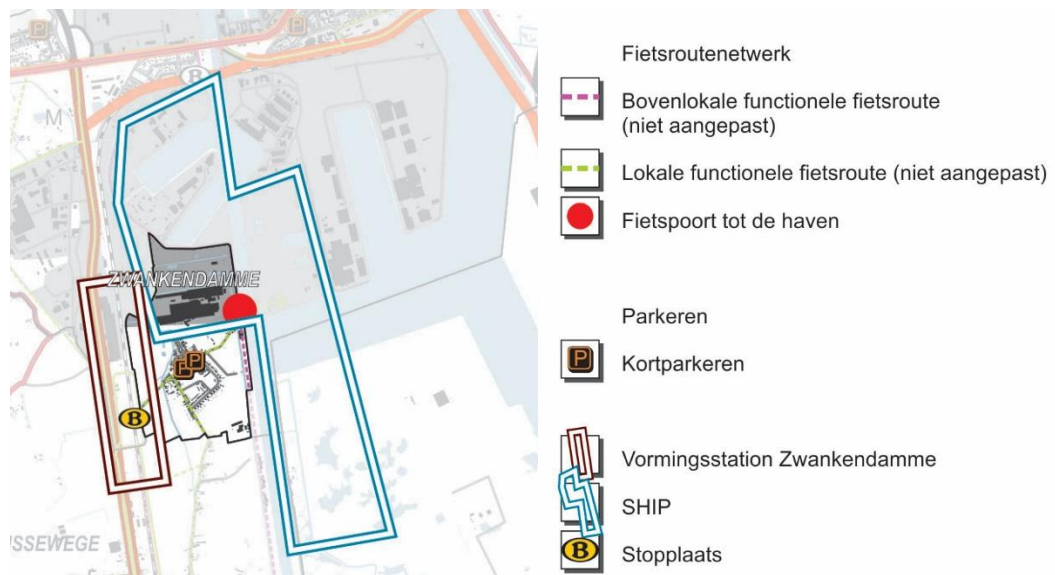
5.3.7.8 B5 Parkeerbeleid

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)



Figuur 29 : 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 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.

5.3.8.4 B2 Fietsroutenetwerk

De Ter Doeststraat is onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)** en zal grotendeels prioritair geoptimaliseerd worden.

Wulfsberge/Lisseweegse 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 voetbalstation met randparking, 't Zand, ...).

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

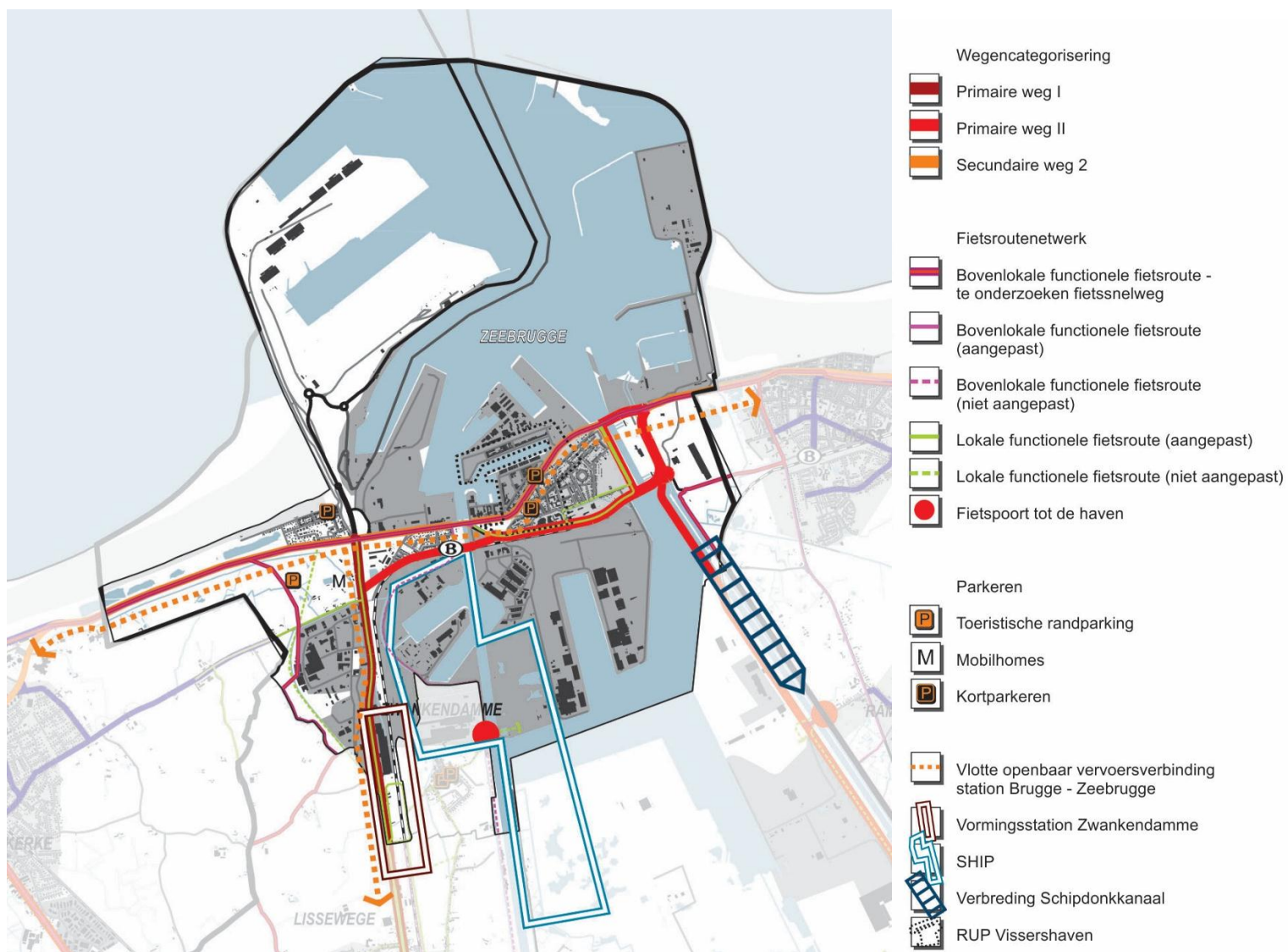
De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst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

5.3.8.8 B6 Goederenvervoer

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

5.3.9

Zeebrugge (Sector Noord)



Figuur 30 : 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 infrastructuur 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 fysische 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 fiets toegankelijkheid 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 /Vaartdijk (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 voetbalstation met randparking, 't Zand,

5.3.9.7 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 Stad streeft naar een snelle realisatie van het Holland's Complex ter hoogte van Zwankendamme en de intunneling van de N31 ter hoogte van Lissewege.

In de streefbeelden 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 parallelle 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 ongelijkvloers e 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.

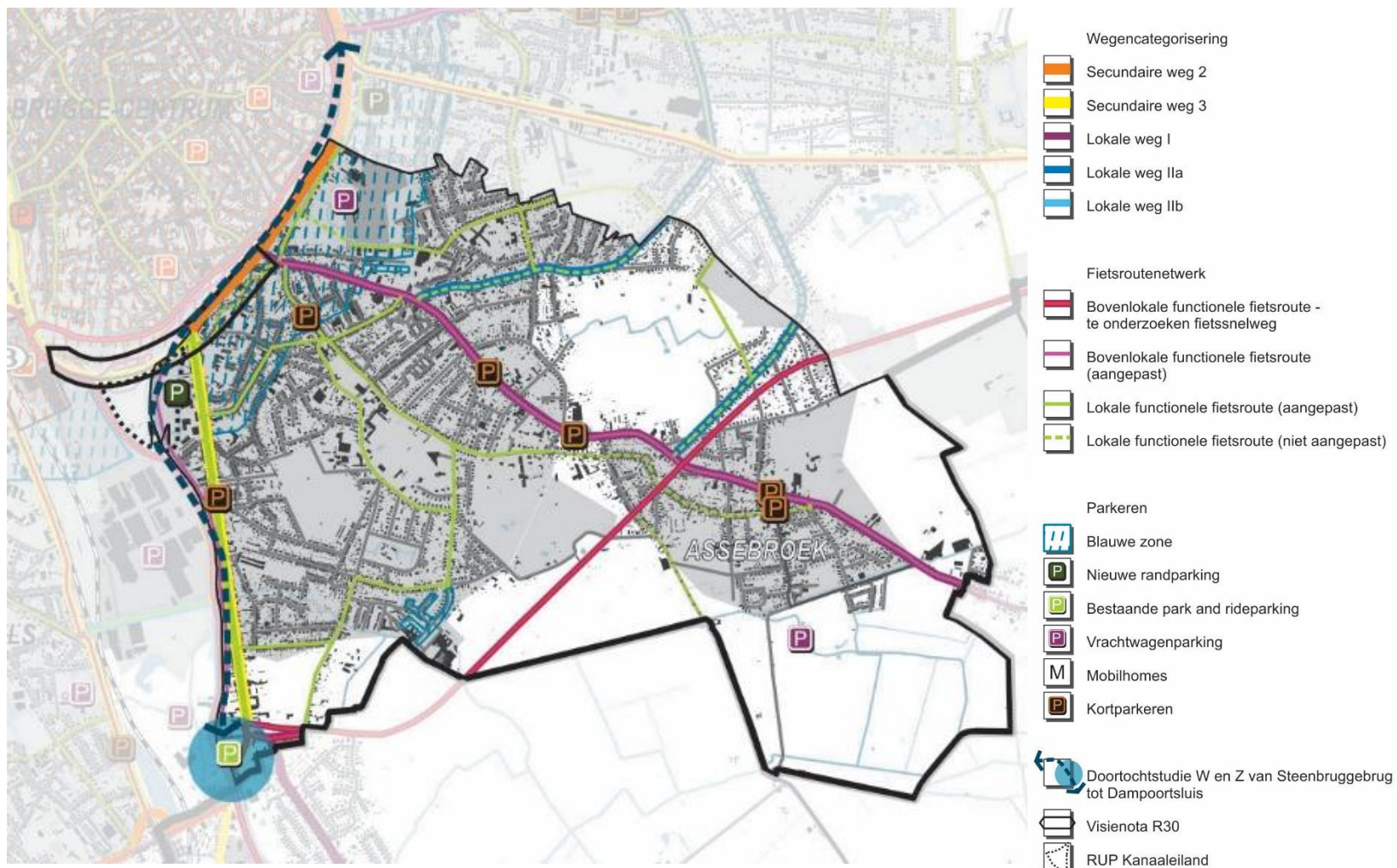
5.3.9.9

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 31 : 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 verbindingsfunctie 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 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.

5.3.10.5

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 **fietssnelwegen**. 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.

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 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 vaste zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

Er zullen parkeermogelijkheden voorzien worden voor autodelen.

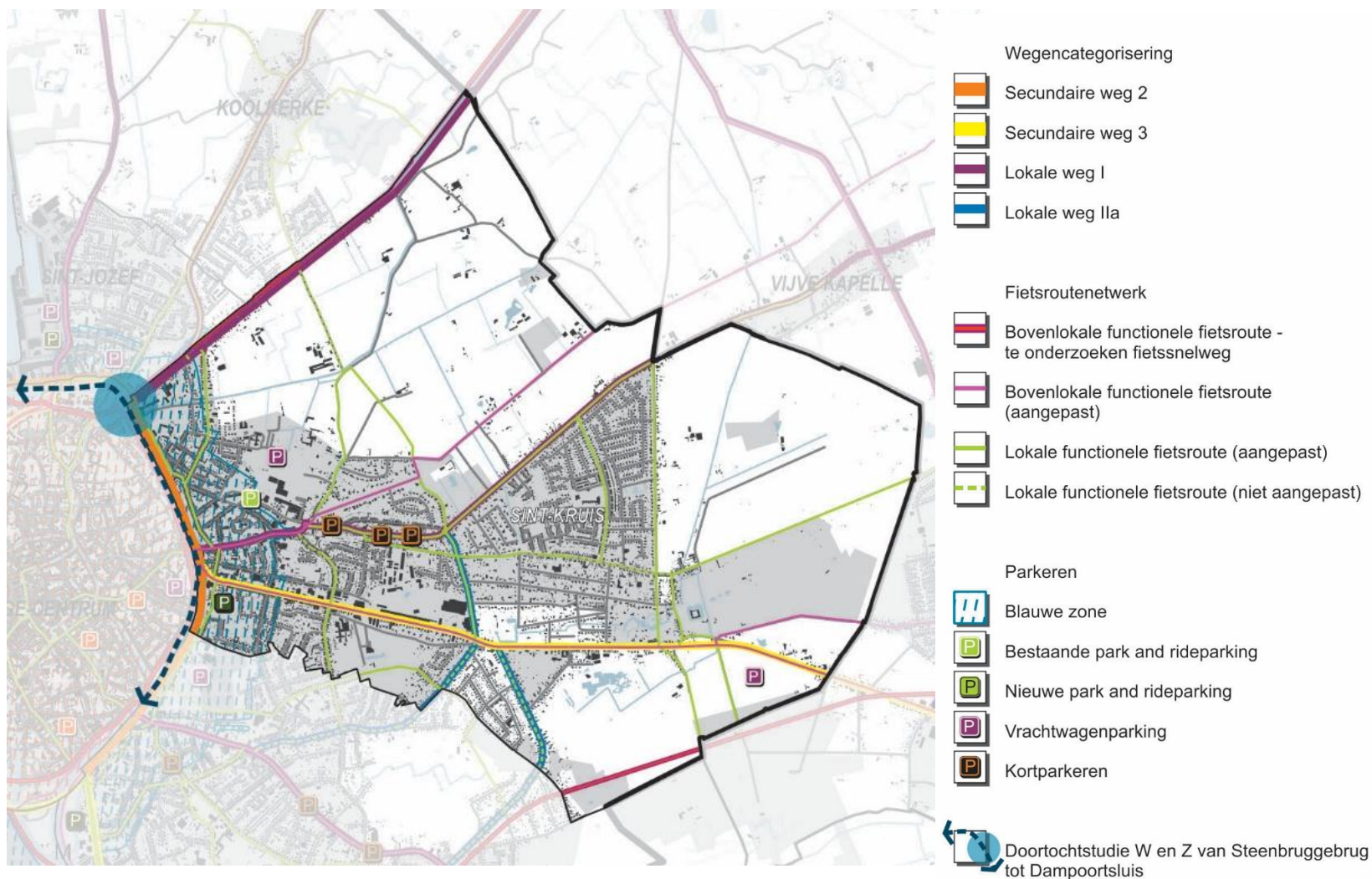
5.3.10.9

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 32 : 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 Engelendalelaan 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 **fietsssnelwegen**. 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 ;
- Brieversweg* (deels te optimaliseren) ;
- Doornhut Gemeneweideweg - Noord* (Gemeneweideweg - Noord te optimaliseren);
- Malehoeklaan Verbinding Paalbos – Collegestraat ;
- Pijpeweg;
- Lodewijk Van Maelestraat/Brieversweg ;
- Holleweg ;
- Margareta Van Vlaanderenstraat ;
- Engelendalelaan*;
- 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.

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 doorstroming 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 pendelbus, 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.

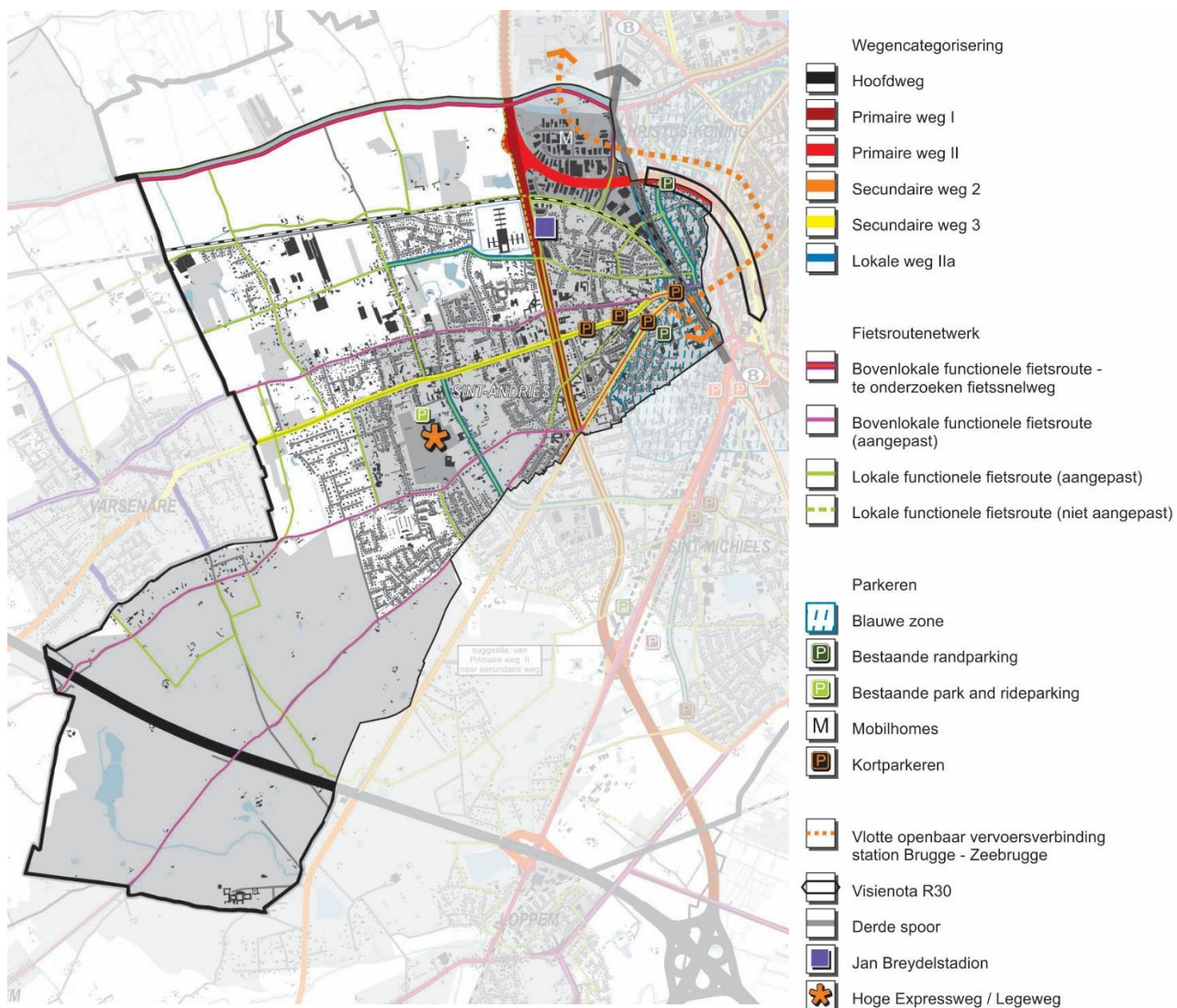
5.3.11.8

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)



Figuur 33 : 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 “geknipt” 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.

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 pendelbus, 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

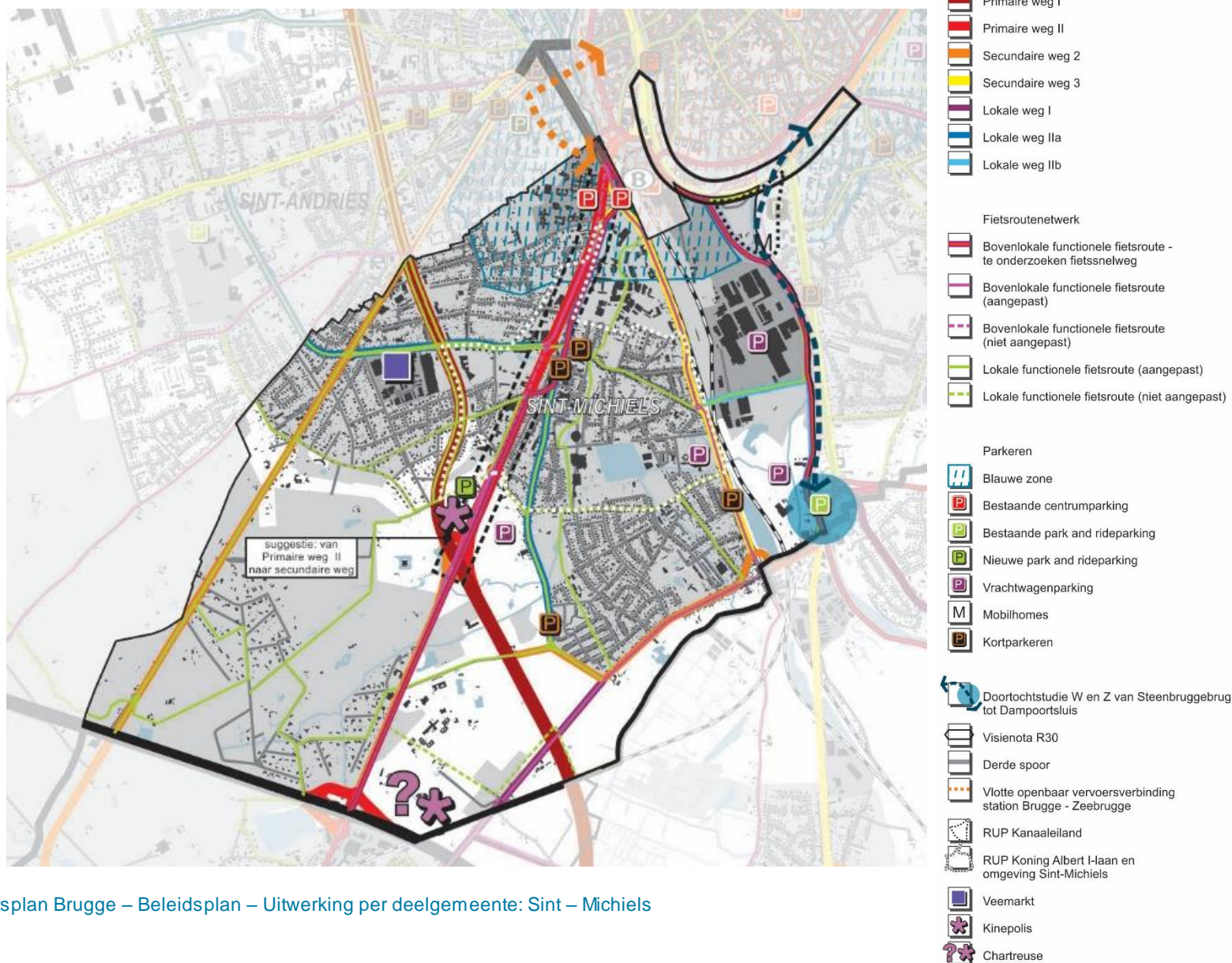
B6 Goederenvervoer

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)



Figuur 34 : 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. Grootschalige kleinhandel op andere locaties wordt afgeremd.

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'-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 zaal¹⁸ en voor stadsdiensten op de Xaverianensite. 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 weg type I. De herinrichting van de N31 waarbij verschillende kruispunten als ongelijkvloers werden gerealiseerd, waaronder de Koning Albert I –

¹⁸ Naast de Xaverianensite, zou ook de Lappersfortsite in aanmerking kunnen komen voor de realisatie van de nieuwe polyvalente zaal.

laan (N397) 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. Echter, de Bevrijdingslaan wordt beschouwd als dé hoofdtoegangsweg. De stad wenst dit te vertalen in de wegcategorisering door de Koning Albert I – laan (N397) lager te categoriseren.

Er wordt aan de hogere overheid gesuggereerd om de Koning Albert I – laan (N397) te categoriseren als een secundaire weg:

- Gedeelte tussen R30 en de Balkonrotonde : secundaire weg type III. De hoofdfunctie van deze wegen is verbinden voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer.
- Gedeelte tussen de Balkonrotonde en N31: secundaire weg type II. Secundaire wegen type II hebben een ontsluitingsfunctie van regionaal belang, maar geen verbindende functie op regionaal niveau.

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.

5.3.13.7 B4 (Her) inrichting van de wegen

Voor de **Koning Albert I – laan (N397)** wordt voorgesteld deze te downgraden en 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 hiervoor 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	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	lopende
4	A1 ruimtelijke planning	Sint-Michiels	opmaak RUP Kanaaleiland	Kanaaleiland	Bereikbaarheid	lopende	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen	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	lopende
6	A1 ruimtelijke planning	Sint-Michiels	opmaak RUP Kinepolis	Kinepolis	Bereikbaarheid	lopende	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen	lopende
7	A1 ruimtelijke planning	Zeebrugge	opmaak RUP Vissershaven	Oude vismijn	Verkeersleefbaarheid	lopende	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen	lopende
8	A1 ruimtelijke planning	Sint-Jozef	opmaak RUP Fort Lapin	Dampoortsluis	verkeersleefbaarheid	on hold (studie doortochtsvaart wordt afgewacht)	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen	lopende
9	A1 ruimtelijke planning	Sint-Andries	opmaak RUP Olympiasite	Olympiasite	verkeersleefbaarheid	MLT	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen	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
12	A2 strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Brugge Centrum Sint-Michiels Assebroek	Doortochtstudie Stadsvaart	Centrum	bereikbaarheid	lopende	hoog	Waterwegen en Zeekanaal NV	Stad Brugge, AWW	lopende

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
13	A2 strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Sint-Andries Sint-Pieters Dudzele Lissewege Zwankendamme	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	SHIP - project	haven	bereikbaarheid	lopende	Hoog	AMT	Stad Brugge, De Lijn AWV	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	Ruimte Vlaanderen	Stad Brugge, 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	Deelgemeen te	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Priorit eit	Initiatiefnem er	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
19	B.1. verblijfsgebieden en voetgangersvoorz ieningen	volledig grondgebied	Herw aardering van de trage w egen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT	middel	Stad Brugge	vzw trage w egen, provincie	100 000
20	B.1. verblijfsgebieden en voetgangersvoorz ieningen	volledig grondgebied	Uitbreiding verblijfsgebieden en zone 30	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarh eid	KT	hoog	Stad Brugge	AWV	100 000
21	B.1. verblijfsgebieden en voetgangersvoorz ieningen	volledig grondgebied	invoeren tonnagebeperking	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarh eid	KT	hoog	Stad Brugge	AWV	50 000
22	B.1. verblijfsgebieden en voetgangersvoorz ieningen	volledig grondgebied	realisatie veilige en comfortabele voetpaden	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge		100 000 per jaar
23	B.2. fietsroutenwerk	volledig grondgebied	coördinatie Fietsplan Brugge	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continue	hoog	Stad Brugge	provincie, BMV	74721 per jaar
24	B.2. fietsroutenwerk	volledig grondgebied	onderzoek tracé fietssnelwegen en integratie in BFF	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	KT	middel	Provincie	Stad Brugge, infrabel, Waterw egen en Zeekanaal nv, MBZ, BMV	apart budget
25	B.2. fietsroutenwerk	Zeebrugge, Zw ankenda mme, Lissew ege, Dudzele	te optimaliseren bovenlokale fietsvoorzieningen Lanceloot Blondeellaan/Lissew eegse Steenw eg, Ter Doeststraat	Lanceloot Blondeellaan/Lis sew eegse Steenw eg	verkeersveiligheid	KT	middel	MBZ	Provincie, Stad Brugge , BMV	250 000
26	B.2. fietsroutenwerk	Sint - Michiels	aanpassing fietsinfrastructuur N397 Koning Albert I- laan	Koning Albert - I - laan	verkeersveiligheid	MLT	hoog	AWV	Stad Brugge, Provincie	zie herinrichti ng
27	B.2. fietsroutenwerk	Sint-Michiels	te optimaliseren bovenlokale fietsinfrastructuur Lijsterbeekstraat	Lijsterbeekstraat	verkeersveiligheid	MLT	hoog	Stad Brugge	provincie	lopende
28	B.2. fietsroutenwerk	Zeebrugge, Lissew ege	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	veerkeersveiligheid	MLT	hoog	Stad Brugge	provincie	150 000
30	B.2. fietsroutenetwerk	Zwankendaamme	optimalisatie lokale fietsinfrastructuur Wulfsberge/Lissewiegse Steenweg	Wulfsberge/ Lissewiegse Steenweg	veerkeersveiligheid	KT	hoog	stad Brugge	provincie	150 000
31	B.2. fietsroutenetwerk	Lissewege	optimalisatie lokale wegeninfrastructuur Ter Doeststraat	Ter Doest	veerkeersveiligheid	KT	hoog	stad Brugge	provincie, MBZ	25 000
32	B.2. fietsroutenetwerk	Lissewege	optimalisatie lokale wegeninfrastructuur Scharphoutstraat	Scharphoutstraat	veerkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000
33	B.2. fietsroutenetwerk	Lissewege	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Lissewiegse Vaartje	Lissewiegse Vaartje	veerkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge	provincie, MBZ	25 000
34	B.2. fietsroutenetwerk	Dudzele	optimalisatie interne fietsontsluiting haven: Albert Ronsestraat/Margareta Van Oostenrijkstraat/verbinding Lissewiegse Steenweg en realisatie van de fietspoorten	haven	veerkeersveiligheid	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	veerkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie, infrabel	50 000
36	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Pieters	realisatie fietsbrug over het kanaal Gent-Oostende, aansluitend bij fietsinfrastructuur kruispunt N31 X Bevrijdingslaan	N31	veerkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	zie N31 x Bevrijding slaan
37	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Pieters	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Kolvestraat	Kolvestraat	veerkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge	provincie, MBZ	25 000
38	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Andries	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Hoge Lane	Hoge Lane	veerkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie, infrabel	25 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
39	B.2. fietsroutenetwerk	Sint - Andries	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Diksmuidse Heerweg	Diksmuidse Heerweg	veervoersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000
40	B.2. fietsroutenetwerk	Sint - Andries	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Koestraat tussen Pastoriestraat en N31	Koestraat	veervoersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000
41	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Michiels	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Wittemolenstraat/Domeindreef	Wittemolenstraat	veervoersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000
42	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Michiels	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Jagerstraat/Sint-Michielsstraat	Jagerstraat, Sint-Michielsstraat	veervoersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000
43	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Vestingsstraat	Vestingsstraat	veervoersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	Waterwegen en Zeekanaal nv, provincie, AWW	25 000
44	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Bossuytlaan/Vossesteert	Bossuytlaan/Vossesteert	veervoersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge	provincie	50 000
45	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	realisatie fietsverbinding buiten Boninvest - Blossoterreinen	Buiten Boninvest	bereikbaarheid	KT	hoog	WenZ	Stad Brugge, Provincie, AWW	500 000
46	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Molenstraat	Molenstraat	veervoersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge,	provincie	25 000
47	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Engelendalelaan	Engelendalelaan	veervoersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	15 000
48	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Schaakstraat	Schaakstraat	veervoersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000
49	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Brieversweg	Brieversweg	veervoersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
50	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Gemeenew eide - Noord	Gemeenew eide - Noord	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000
51	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Engelandalelaan	Engelandalelaan	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	15 000
52	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Vossesteert	Bossuytlaan/Vossesteert	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge	provincie	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	15 000

	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	15 000
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, Koolkerke, Sint-Jozef	onderzoek haalbaarheid vervollediging vesten	vaart	Bereikbaarheid	lopende	hoog	WenZ	Stad Brugge, provincie, AWW	30 000
64	B.2. fietsroutenetwerk	Dudzele	realisatie 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	2 663 600
65	B.3. openbaarvervoersnetwerk	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
66	B.3. openbaarvervoersnetwerk	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

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
67	B.3. openbaarvervoers netw erk	Sint - Pieters	opw aardering station Sint-Pieters	station Sint-Pieters	Bereikbaarheid	MLT	Hoog	infrabel	Stad Brugge, provincie, Ruimte Vlaanderen, De Lijn	pm
68	B.3. openbaarvervoers netw erk	Zeebrugge, Zw ankendamme, Lissewege	opw aardering stopplaatsen Zeebrugge, Zw ankendamme, Lissewege	stopplaatsen Zeebrugge, Zw ankendamme, Lissewege	Bereikbaarheid	MLT	Hoog	infrabel	Stad Brugge, de Lijn	pm
69	B.3. openbaarvervoers netw erk	Zeebrugge, Zw ankendamme, 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
70	B.3. openbaarvervoers netw erk	Zeebrugge, Zw ankendamme, Lissewege, Dudzele, Zw ankendamme, Christus Koning, Sint-Andries, Sint-Michiels	realisatie hoogwaardige openbaar vervoersverbinding Brugge - Zeebrugge	Brugge, Zeebrugge	bereikbaarheid	LT	hoog	de Lijn	Stad Brugge AWW BMV	pm
71	B.3. openbaarvervoers netw erk	volledig grondgebied	ruimer busaanbod's, betere afstemming trein - bus	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	KT	hoog	De Lijn	Stad Brugge	pm
72	B.3. openbaarvervoers netw erk	Centrum	hoogfrequente verbinding tussen randparkings en centrum	randparkings	bereikbaarheid	MLT	hoog	De Lijn	Stad Brugge	pm
73	B.3. openbaarvervoers netw erk	volledig grondgebied	onderzoek doorstromingsmaatregelen invalsassen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	KT	hoog	De Lijn, Stad Brugge, AWW	Stad Brugge, AWW, provincie	lopende

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
74	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 gewestwezen	25 000 per halte
75	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	St. 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
76	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	St. 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
77	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	St. Andries	Onderzoek haalbaarheid aanleg van een busbaan richting Canadasquare + herdenken configuratie kruispunt (Corridors)	N342 x N367	Bereikbaarheid	KT	hoog	AWV	De Lijn	25 000
78	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	St. Michiels	Onderzoek doorstromingsmaatregelen t.h.v. kruispunt N32 x N31 (Corridors)	N32 x N31	Bereikbaarheid	KT		AWV	De Lijn	25 000
79	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Assebroek	Onderzoek doorstromingsmaatregelen N337 Generaal Lemanlaan (Corridors)	N337	Bereikbaarheid	MT	hoog	AWV	De Lijn	25 000
80	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

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
81	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek aanleg busbaan in de Hoefijzerlaan richting Bloedput (Corridors)	R30	Bereikbaarheid	KT		AWV	De Lijn	10 000
82	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Anti-parkeerpaaltjes	Vlamingstraat	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	8 000
83	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
84	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
85	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
86	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Voorrangsregeling Heilige Geeststraat x Dijver ten voordele van het openbaar vervoer wijzigen na invoering voetgangerszone.	Heilige Geeststraat x Dijver	Bereikbaarheid	LT		Stad Brugge	De Lijn	2 000
87	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Voorrangsregeling Garenmarkt x Nieuwe Gentweg ten voordele van het openbaar vervoer wijzigen.	Garenmarkt x Nieuwe Gentweg	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	2 000
88	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek supprimeren van de haakse parkeerplaatsen op de Garenmarkt omwille van veiligheid fietsers en doorstroming openbaar vervoer.	Garenmarkt	Bereikbaarheid	LT		Stad Brugge	De Lijn	5000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
89	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek supprimeren van de haakse parkeerplaatsen op de Predikherenrei omwille van veiligheid fietsers en doorstroming openbaar vervoer t.h.v. halte Coupure.	Predikherenrei	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	5 000
90	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek heraanleg of supprimeren van de verkeersplateaus in de Kazernevest	Kazernevest	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	5 000
91	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek supprimeren van de haakse parkeerplaatsen in de Boomgaardstraat omwille van veiligheid fietsers en doorstroming openbaar vervoer t.h.v. Sint-Walburgakerk.	Boomgaardstraat	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	25 000
92	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek herzien van het parkeergeleidingssysteem naar de parkings "Zilverpand" en "Biekorf" zodat zoekverkeer en conflicten met OV-routes vermeden worden.	Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	15 000
93	B.3. openbaarvervoersnetwerk	volledig grondgebied	taxicheques	Gebiedsdekkend	bereikbaarheid	KT	middel	Stad Brugge		10 000 per jaar
94	B.3. openbaarvervoersnetwerk	Sint-Pieters, Kristus Koning, Sint-Andries, Sint-Michiels, Assebroek, Sint-Kruis, Sint-Jozef	beter gebruik van bestaande park and rideparkings en randparkings en voorzien van shuttleverbindingen tussen centrum en park and rideparkings	randparkings	Bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	10 000 per jaar

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
95	B.3. openbaarvervoersnetwerk	Sint-Pieters, Kristus Koning, Sint-andries, Sint-Michiels, Assebroek; Sint Kruis, Sint Jozef	aanleg randparkings en park and rideparkings en voorzien van shuttleverbindingen tussen park and rideparkings en centrum	randparkings	bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	1 500 000
96	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
97	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
98	B.4 (Her)inrichting van wegen	Zwankendamme	realisatie Hollands complex Zwankendamme	N31	bereikbaarheid	KT	hoog	AWV	Stad Brugge, MBZ, provincie, infrabel	pm
99	B.4 (Her)inrichting van wegen	Lissewege	N31 in tunnel thv Lissewege	N31	verkeersleefbaarheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge, provincie, infrabel	pm
100	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)*
101	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
102	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
103	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
104	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
105	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
106	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
107	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
108	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Andries	doortochtherinrichting N367 Gistelse Steenweg	N367 Gistelse Steenweg	verkeersleefbaarheid	LT	middel	AWV	Stad Brugge, De Lijn , provincie	2 000 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
109	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Pieters	herinrichting N371 Blankenbergse Steenweg	N371 Blankenbergse Steenweg	verkeersleefbaarheid	MLT	middel	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	2 000 000
110	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
111	B.4 (Her)inrichting van wegen	Centrum, Sint-Michiels, Sint-Andries	herinrichting N32 Torhoutse Steenweg: realisatie streefbeeld	N32 Torhoutse Steenweg	verkeersleefbaarheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	2 000 000
112	B.4 (Her)inrichting van wegen	Kristus Koning, Sint-Pieters	herinrichting N9 Oostendse Steenweg (deel tussen N371 en Potentestraat)	N9 Oostendse Steenweg	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	1 100 000
113	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
114	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
115	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Michiels	maatregelen ter hoogte van Rijselstraat, Koning Astridlaan en Koning Leopold III - laan tegen sluipverkeer en voor verkeersveiligheid	Rijselstraat, Koning Astridlaan en Koning Leopold III - laan	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000
116	B.4 (Her)inrichting van wegen	Christus Koning	maatregelen ter hoogte van Koning Leopold I - laan en Koning Leopold II - laan tegen sluipverkeer en voor verkeersveiligheid	Koning Leopold I - laan en Koning Leopold II - laan	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000
117	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Kruis	maatregelen ter hoogte van Doornhut, Vossensteert en Engelandalelaan tegen sluipverkeer en voor verkeersveiligheid	Doornhut, Vossensteert en Engelandalelaan	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
118	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
119	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
120	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
121	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
122	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	
123	B.4 (Her)inrichting van wegen	Centrum	modernisering Steenbruggebrug en Dampoortsluis	Centrum	bereikbaarheid	KT	hoog	WenZ	Stad Brugge, AWW, provincie, Ruimte vlaanderen, De Lijn	pm
124	B.5 Parkeerbeleid	Centrum	invoeren coherent parkeerregime	Centrum	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	AWW, De Lijn	pm
125	B.5 Parkeerbeleid	volledig grondgebied	onderzoeken maatregelen in gebieden met parkeerdruk	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	hoog	Stad Brugge		100 000
126	B.5 Parkeerbeleid	Centrum	uitbreiding Centruiparking 't Zand	Centrum	bereikbaarheid	KT	middel	Stad Brugge	AWW, De Lijn,	lopende
127		Centrum	uitbreiding Centruiparking Weylerhof	Centrum	bereikbaarheid	KT	middel	Stad Brugge	De Lijn	lopende
128	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)*
129	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
130	B.5 Parkeerbeleid	Sint-Michiels, Centrum, Zeebrugge, Sint-Andries	uitbreiding parkeerplaatsen autocars en mobilhomes	Baron Ruzettelaan, Waggelwater, Zeebrugge	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	AWV, De lijn, Ruimte Vlaanderen	zie hoger
131	B.5 Parkeerbeleid	volledig grondgebied	onderzoek uitbreiding parkeerplaatsen vrachtwagens	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	AWV,	50 0000
132	B.6 (Goederen)vervoer	Zeebrugge	optimalisatie bestaande kanaal Gent-Oostende	haven	bereikbaarheid	KT	Hoog	Waterwegen en Zeekanaal NV	Stad Brugge Havenbestuur/MBZ nv.	pm
133	B.6 (Goederen)vervoer	Zeebrugge	doortocht Brugge	haven	bereikbaarheid	LT	Hoog	Waterwegen en Zeekanaal NV	Stad Brugge Havenbestuur/MBZ nv.	pm
134	B.6 (Goederen)vervoer	Zeebrugge	estuaire vaart op de Scheldemonding	haven	bereikbaarheid	KT	hoog	Waterwegen en Zeekanaal NV	Stad Brugge Havenbestuur/MBZ nv.	pm
135	B.6 (Goederen)vervoer	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
136	C.1. vervoersmanagement met diensten, scholen, evenementen	volledig grondgebied	ondersteuning opmaak vervoersplannen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel		Stad Brugge	eigen personeel
137	C.1. vervoersmanagement met diensten, scholen, evenementen	volledig grondgebied	ondersteuning schoolvervoersplannen en sensibilisering	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	hoog	scholen	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	eventueel opleggen bedrijfsvervoersplannen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	privépartner	Stad Brugge	eigen personeel
139	C.1. vervoersmanagement met diensten, scholen, evenementen	volledig grondgebied	vervoersplannen evenementen (oa opmaak Eindejaarsmobiliteitsplan)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	Stad Brugge		eigen personeel
140	C.2 Tarifiering	volledig grondgebied	tarifiering	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	hoog	Stad Brugge	privépartners	eigen personeel
141	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	jaarlijkse inrichting Autoloze zondag	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	KT	middel	Stad Brugge		eigen personeel
142	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Bestendigen speelstraten	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	middel	Stad Brugge		eigen personeel
143	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
144	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
145	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Eindejaarsshoppingactie	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	Stad Brugge	De Lijn	eigen personeel

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
146	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
147	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
148	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
149	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	aanduiding halten in de bussen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	De Lijn		pm
150	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
151	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	communicatie parkeermaatregelen	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	hoog	Stad Brugge		30000
152	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)*
153	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
154	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
155	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	sensibilisering fietsdiefstallen	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	middel	Stad Brugge	Vlaamse overheid	eigen personeel
156	C.4. Handhaving	volledig grondgebied	handhaving met meest moderne technieken	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	hoog	Stad Brugge	Vlaamse overheid	pm
157	C.5. beleidsondersteuning	volledig grondgebied	fijnstofmetingen	gebiedsdekkend	milieu	continu	hoog	Stad Brugge	Vlaamse overheid	eigen personeel
158	C.5. beleidsondersteuning	volledig grondgebied	impact parkeren bij ruimtelijke ontwikkeling	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	middel	Stad Brugge	Vlaamse overheid, provincie	pm
159	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 Ruimtelijk Structuurplan. Het mobiliteitsplan kan aanleiding geven tot wijziging van deze plannen.

De Stad Brugge is vragende partij om de wegencategorisering van de Koning Albert I – laan (N397) aan te passen van een primaire weg type II (zoals opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) naar een secundaire weg (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 wegencategorisering.

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
- 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
<ul style="list-style-type: none"> - De aangelegde wegen dienen "self 	<ul style="list-style-type: none"> - continu aandachtspunt bij herinrichting van de

Operationele doelstelling	Vertaling in het beleidsplan
explaining" te zijn. Dit betekent dat de weggebruiker herkent op welk type weg hij zich bevindt en hij past zijn rijgedrag hieraan aan.	wegen
- Een bijzondere aandacht gaat naar de veiligheid tijdens wegwerkzaamheden.	<ul style="list-style-type: none"> - 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.	<ul style="list-style-type: none"> - 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 .	<ul style="list-style-type: none"> - 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.	<ul style="list-style-type: none"> - 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

Operationele doelstelling	Vertaling in het beleidsplan
	luchthaven
<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - stedelijkgebiedbeleid in regionaalstedelijk gebied Brugge - Kernversterking in het buitengebied - versterking stationsomgeving Brugge - ruimtelijke verdichting langs openbaarvervoersassen mogelijk (te integreren in gemeentelijk ruimtelijke structuurplan.
<ul style="list-style-type: none"> - 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). 	<ul style="list-style-type: none"> - Aanpassing wegcategorisering Albert I – laan - tonnageverbod in woonwijken - Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen lokale woonstraten met sluipverkeer “geknipt” worden.
<ul style="list-style-type: none"> - Structurele ingrepen ontmoedigen vrachtwagens om woonzones binnen te rijden. 	<ul style="list-style-type: none"> - invoeren tonnageverbod - onderzoek vrachtwagensluizen
<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - behoud bestaande vrachtwagens en onderzoek naar herlocalisatiemogelijkheden
<ul style="list-style-type: none"> - Beperking van verkeersintensiteiten in de winkelstraten. 	<ul style="list-style-type: none"> - invoeren voetgangerszone (met ook realisatie logistieke servicecentra, invoeren tonnageverbod)
<ul style="list-style-type: none"> - Beperken van (grote) bussen in de winkelstraten. 	<ul style="list-style-type: none"> - aanpassing bediening (in overleg met De Lijn)
<p>Het gebruik van randparkings en ‘park-and-ride’-parkings wordt aangemoedigd.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bijkomende voorzieningen op de randparkings en veilige routes vanaf de randparkings naar de binnenstad. - Buslijnen dienen zoveel mogelijk afgestemd 	<ul style="list-style-type: none"> - Bijkomende randparkings Altebijstraat en Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan en ‘park-and-ride’- Waggelwater met bijkomende voorzieningen (toiletten, huurfietsen, en hoogfrequente verbindingen voor ‘park-and-ride’-parkings...)

Operationele doelstelling	Vertaling in het beleidsplan
<p>te worden op het parkeerbeleid (randparkings).</p> <ul style="list-style-type: none">- 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">- 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 implementeren ¹⁹.

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.mobielvlaanderen.be)

¹⁹ Bron: mobielvlaanderen.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.mobielflaanderen.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 AWW, 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;
- prioritaire 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 sneltoets²⁰.

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.lokalestatistieken.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

²⁰ Bron: www.mobielvlaanderen.be

worden. Deze federale 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; ongevalleengegevens politiediensten, tellingen inrijdend verkeer (fiets en gemotoriseerd verkeer), snelheidsmetingen, parkeerdrukstudies, bezettingsgraden (fiets)parking, ...

10. Participatie

zie bijlage 11.5

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	dienshoofd Lokale Economie
Stad Brugge	Vincent Catry	Wegendienst
Stad Brugge	Marijke Vrielinck	Wegendienst (plaatsvervangend)
Stad Brugge	Miguel Berteloot	Sectorhoofd Groendienst
Stad Brugge	Maarten Vansteenhuysse	Adjunct-diensthooft Groendienst (plaatsvervangend)
Stad Brugge	Nele Verhies	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	Dienstringingenieur-projectleider West-Vlaanderen
Agentschap Wegen en Verkeer	Sylvie Decloedt	Districtchef Brugge
Departement Mobiliteit en Openbare werken Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	Lieven van Eenoo	Celhoofd
De Lijn	/	/
De Lijn	Anneleen Deschrijver	Hoofd Mobiliteitsontwikkeling & marktonderzoek
De Lijn	Yvan Bellaert	Algemeen directeur
De Lijn	Nathalie Van Looke	Regiomanager Brugge
Vlaamse overheid, dept mobiliteit en openbare werken	Hannelore Deblaere	mobilititsbegeleider
VARIABLE LEDEN		
Provincie West-Vlaanderen	Christophe Boval	Dienst Mobiliteit
Provincie West-Vlaanderen	Koen Vanneste	Dienst Mobiliteit
RWO	Wouter Deventer	
RWO	Leen Vandeveld	
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		
Fietzersbond	Stef Lerroy	Coördinator Lokale Werking
Unizo	Frederik Serruys	Directeur Unizo Noord-West- Vlaanderen

11.2 Procesverloop (data en thema van de bijeenkomsten).

opstart	werkgroep	werkgroep (stad Brugge) :
	21/10/2014	<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 nulsценario 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 fietssnelwegen
- 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

11.3

Verslagen GBC.

<p align="center">GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN BRUGGE</p> <p align="center">VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 09/01/2015</p>
--

Verslaggever: Adel Lannau	Aard van de GBC-beslissing ¹
Verslag versie 03/02/2015 (aangepast aan de opmerkingen geformuleerd op de versie 09/01/2015)	Eindbeslissing bij consensus
	Eindbeslissing zonder consensus
	Werkvergadering zonder eindbeslissing
Onderwerp	
Mobiliteitsplan Brugge – Oriëntatienota	

Aanwezigheidslijst

- Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Sofie Haspeslagh	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordening	Sofie.Haspeslagh@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 Vansevenant	AWV - Dienstkringenieur-projectleider West-Vlaanderen	goele.vansevenant@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.boei@brugge.be).

Bijlagen³

Geen

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN BRUGGE
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 02/06/2015

<i>Verslaggever: Adel Lannau</i>	<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Verslag versie 2/06/2015</i>	Eindbeslissing bij consensus Eindbeslissing zonder consensus Werkvergadering zonder eindbeslissing
<i>Onderwerp</i> <i>Mobiliteitsplan Brugge – Synthesenota</i>	

Aanwezigheidslijst

- **Vaste leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Sofie Haspeslagh	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordening	Sofie.Haspeslagh@brugge.be	N
Ans Vanhevel	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordening	Ans.vanhevel@brugge.be	N
Niels Everaerd	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordening	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 Vansevent	AWV – Dienstkringenieur-projectleider West-Vlaanderen	goele.vansevent@mow.vlaanderen.be	N
Tim Debrabandere	De Lijn West-Vlaanderen	tim.debrabandere@delijn.be	A
Nathalie Van Looke	De Lijn Regiomanager Brugge	nathalie.vanlooce@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.vandeveld@rwo.vlaanderen.be	S

- Adviseerende leden**

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Geert Demeyere	Fietzersbond	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

- 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 schepenen verwelkomt alle aanwezigen op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. Het doel van deze vergadering is te komen tot een consensus met betrekking tot de synthesesnota. 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 synthesesnota 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 synthesesnota wordt voorgelegd op de RMC van 6 juli 2015.

Bijlagen³

Schriftelijke opmerkingen Ruimte Vlaanderen (Leen Vandevelde)

- 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 Boval)

De fietssnelwegen 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 fietssnelwegen. 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 synthesesnota 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 slantellingen 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 centrumparkings (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 centrumparkings op vlak van gewenste parkeerstructuur. Dit staat lijnrecht tegenover de operationele doelstellingen waaruit beide scenario's vloeien. Centrumparkings 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 synthesesnota 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.

11.4 Advies RMC fase 2.

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE	
ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR	 <i>Mobilité 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 vervolgtraject 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 synthesesnota 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 synthesesnota 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 synthesesnota en toe te voegen aan het dossier.

Het advies is **gunstig**.

17 juli 2015

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Erwin Sucaet

11.5

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 (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 Nieuwerkerke 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 Roelant~~, 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

11.6 Stadmonitor 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.

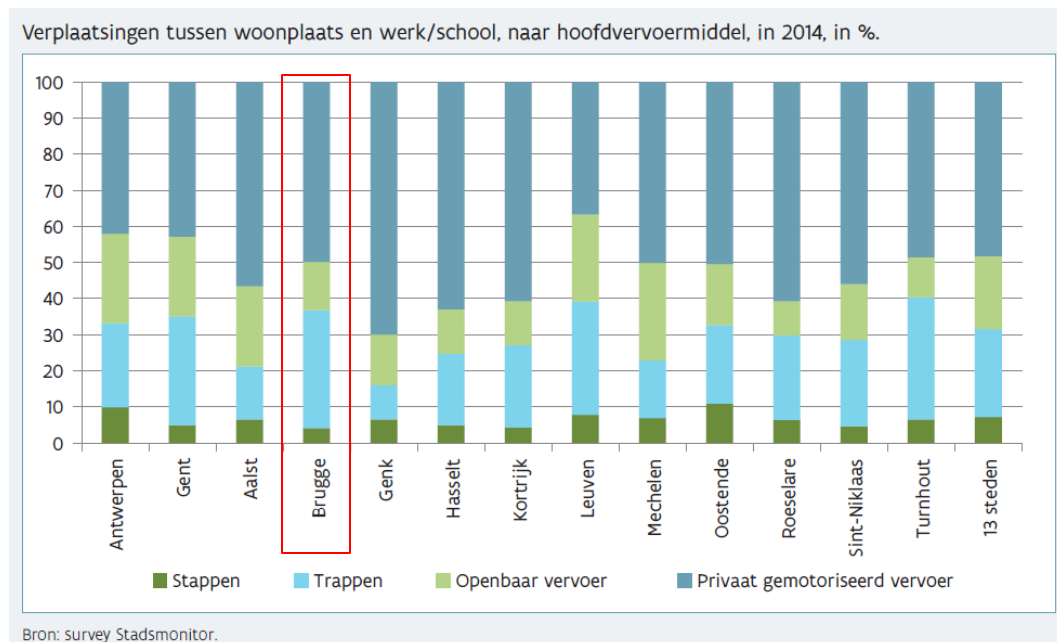
Onderstaande tabel geeft de modale verdeling van de verplaatsingen tussen woonplaats en school, per vervoermiddel, in %.

	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 35 : Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofdivervoermiddel, in 2014, in %

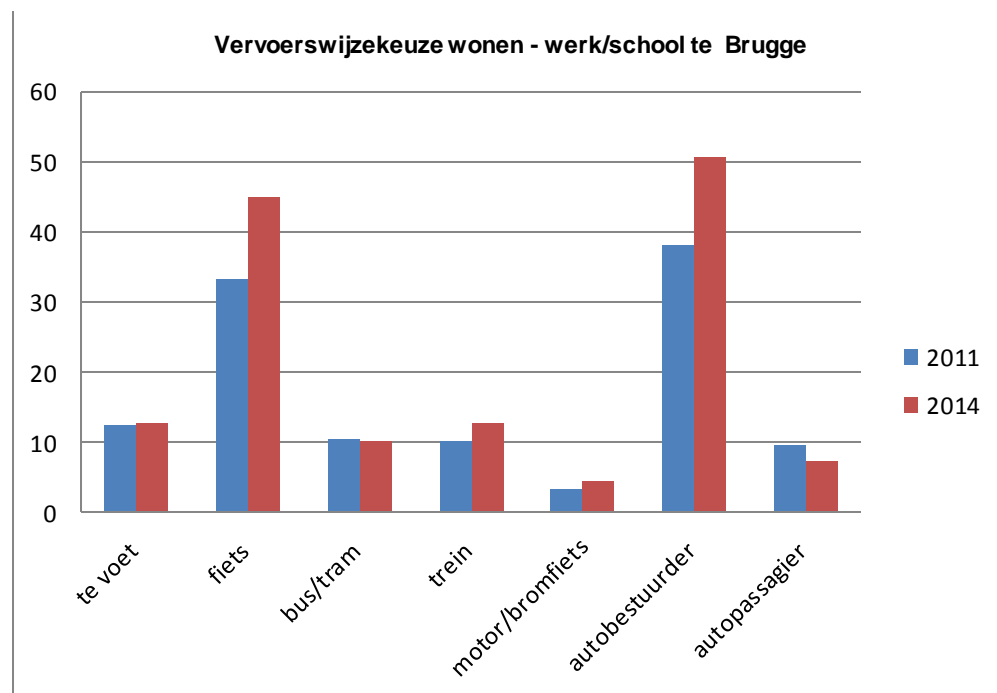
De meeste verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school gebeuren met de wagen (50,7%). Dit is hoger dan het gemiddelde van de totaal van de 13 steden. Ten aanzien van 2011 is er een

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 gebruik. 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 36 : Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofvervoermiddel, 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 meest te 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 %.

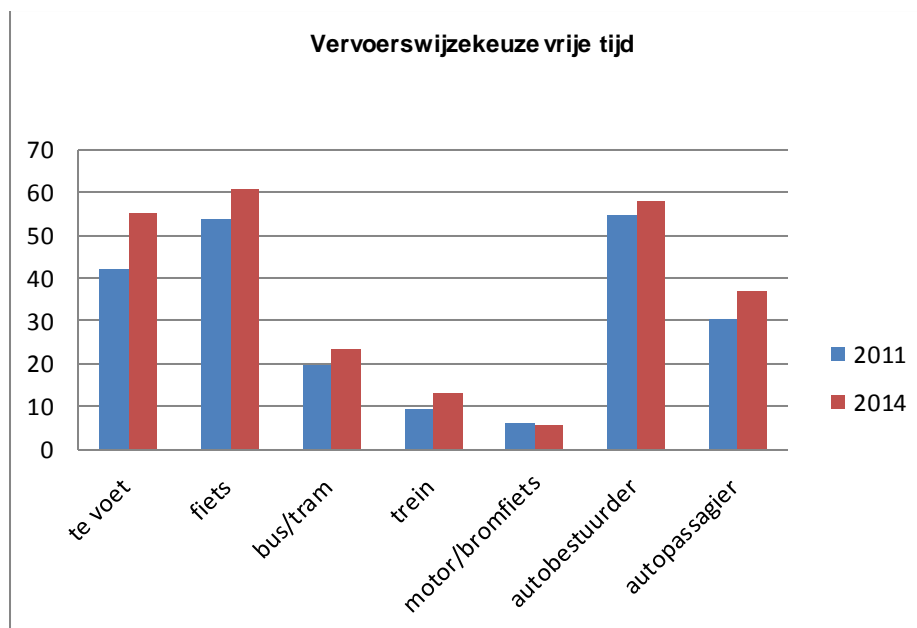
	Te voet		Fiets		Bus/tram		Trein		Motor / bromfiets		Auto- bestuurder		Auto- passagier	
	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014
Antwerpen	56,9*	69,8	37,0*	43,6	42,5*	46,9	6,4*	8,4	4,4	3,9	44,0	45,7	29,1*	32,9
Gent	43,8*	59,7	40,6*	49,2	29,6*	34,2	9,0	12,2	3,8	4,8	51,0	53,1	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 37 : 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 (ecscore >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 %.

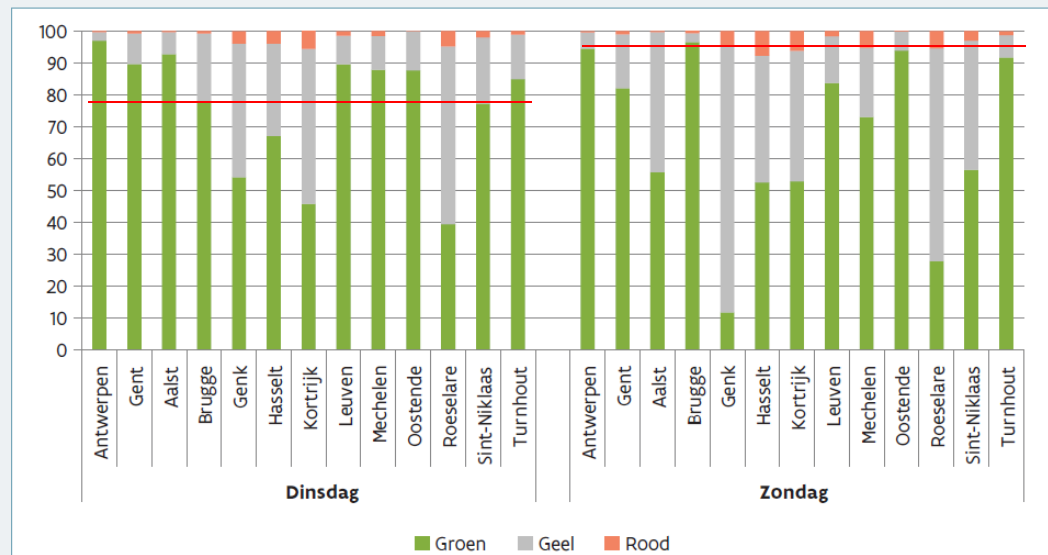
	Weekdag	Zaterdag	Zondag
Antwerpen	96,9	96,8	94,5
Gent	89,6	94,1	82,1
Aalst	92,8	94,5	55,7
Brugge	78,0	98,1	96,5
Genk	54,2	51,8	11,8
Hasselt	67,1	72,3	52,5
Kortrijk	45,8	65,8	52,9
Leuven	89,5	92,3	83,7
Mechelen	87,8	91,5	73,1
Oostende	87,6	95,9	93,9
Roeselare	39,4	59,4	27,8
Sint-Niklaas	77,2	83,0	56,5
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.

Basismobiliteit in de wijk, in 2014, in %.

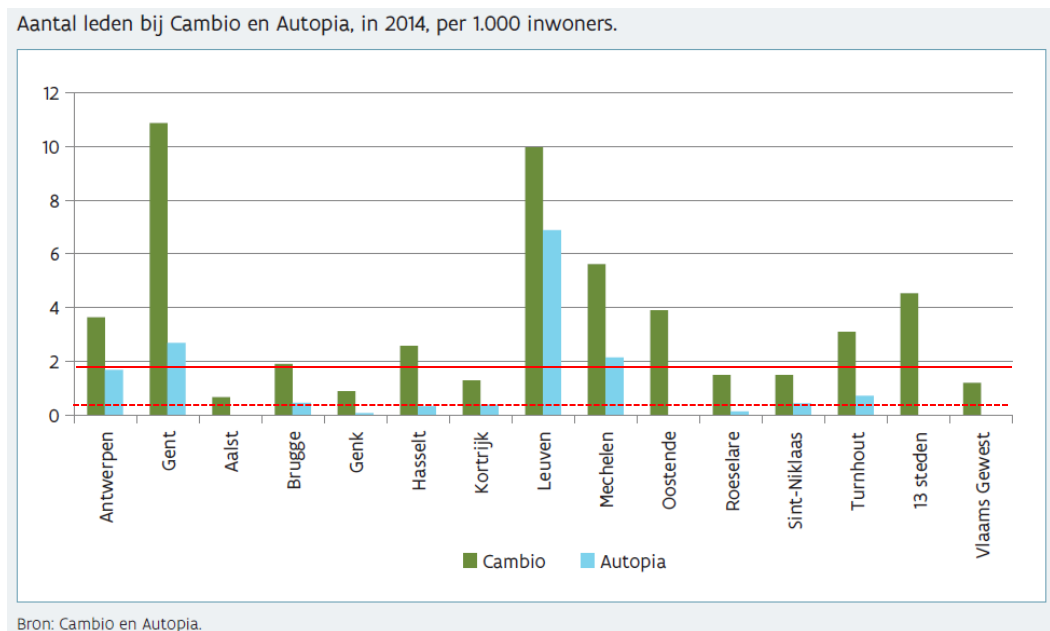


Bron: De Lijn.

Figuur 38 : 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 39 : 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. Vergeleken 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.

11.7 Inrichtingsprincipes lokale wegen

11.7.1 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 gesteld²¹:

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.
- Regionaal verbindende lijnen, hoge frequentie en rijsnelheid, doorstromingsmaatregelen bij congestie.

²¹ Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné, mei 2004

- 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.
- Obstaclevrije 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.

11.7.2

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 ²²:

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:
 - verhoogde kruispunten en verkeersplateaus aan scholen, oversteekpunten e.d. bij snelheden van 50 km/uur en lager;

²² Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné, mei 2004

- 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.

11.7.3

Lokale wegen type III

Voor een erftoegangsweg gelegen **in een verblijfsgebied (woonstraat, winkelstraat)** worden volgende inrichtingsprincipes voorop gesteld²³:

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.
- Bouwvrije stroken:
 - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn;

²³ Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné, mei 2004

- 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 gesteld²⁴:

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 sluipverkeer (zandbakken, slagbomen, tractorsluizen...), fietssuggestiestroken, weglaten van rand- en asmarkering, rammelstroken, sluizen.
- Parkeervoorzieningen: geen.
- Bouwvrije 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.
- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk.

²⁴ Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné, mei 2004

11.8

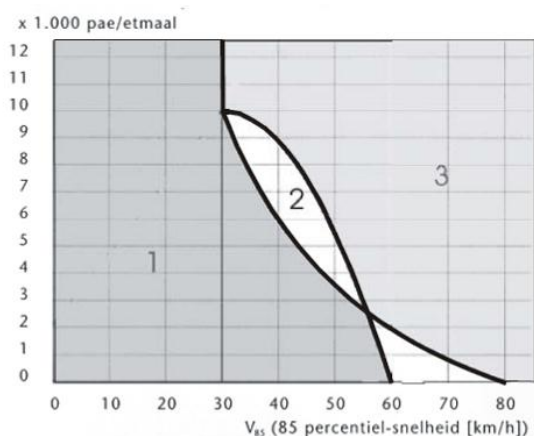
Inrichtingsprincipes Vademecum fietsvoorzieningen

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 40: 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 40: 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 40: 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 ontwerpsnelheden.

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 fietssuggestiestroken 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
Fietssuggestiestrook	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.

11.9

Mogelijke flankerende maatregelen voor stadsdistributie

Vanuit onderzoek²⁵ 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	+
• Belasten van weinig milieuvriendelijke	LT	Laag	+

²⁵ BEVOORRADINGSPROFIEL BRUGGE, Slimme stedelijke distributie in Brugge – Fase I – startnota, City Depot, juni 2014

voertuigen

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 | ++ |

11.10 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.

11.10.1 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.

11.10.2 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