

167 2021_CBS_03819 B-punt - Hoofdcoördinator - mobiliteit - resultaten startnota aanpak R30, segment stationsomgeving.

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Dirk De fauw, Burgemeester; de heer Mathijs Goderis, Schepenen; mevrouw Mercedes Van Volcem, Schepenen; de heer Franky Demon, Schepenen; mevrouw Mieke Hoste, Schepenen; de heer Jasper Pillen, Schepenen; de heer Nico Blontrock, Schepenen; mevrouw Minou Esquet, Schepenen; de heer Pieter Marechal, Schepenen; de heer Pablo Annys, Schepenen; de heer Colin Beheydt

Beschrijving

Aanleiding en context

Voorgeschiedenis

Het startpunt voor de aanpak van de R30 was de studie 'Toekomstvisie R30' die in 2015 beëindigd werd. In de jaren die daarop volgden werd verder gewerkt aan een concretisering van die studie, die eerder op conceptueel gevoerd werd. Om stappen vooruit te zetten werd vorige legislatuur, in onderling overleg met wegbeheerder AWV, een indicatieve 'prioriteitenlijst' van de verschillende segmenten naar voor geschoven. Er was een duidelijke consensus dat het segment ter hoogte van het station prioritair zou moeten aangepakt worden.

Bij aanvang van de nieuwe legislatuur koos de nieuwe beleidsploeg ervoor om de aanpak van de R30 ter hoogte van het station mee te nemen als een concreet en belangrijk actiepunt. Zo werd in het Beleidsprogramma 2019-2024 de expliciete ambitie opgenomen om te onderzoeken of een ongelijkvloerse inrichting een oplossing zou kunnen bieden voor de situatie daar, toen nog gekoppeld aan het idee van een "landschapsbrug" (cfr. beleidspunt 298: "*Aan het station, kant centrum, zorgen we op korte termijn voor een veiligere oversteek van de R30. De heraanleg van de ring tussen de Unescorotonde en de Vaartdijkstraat willen we realiseren met minder verkeerslichten, maar met een landschapsbrug voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het Station. Dit is belangrijk voor de verkeersveiligheid en de duurzaamheid van onze stad; we creëren een nieuwe groene ruimte aan het Station en een vergroot Albertpark. We kiezen er voor een architecturaal knappe toegangspoort tot de stad*").

Aangezien verkeersveiligheid zowel voor het Brugse stadsbestuur als voor de Vlaamse regering een prioriteit is werd deze belangrijke invalshoek in 2019 gebruikt voor de ambtelijke voorbereiding richting Vlaamse administratie en bevoegd Vlaams minister Peeters. De daaropvolgende maanden werd vervolgens, o.m. in samenspraak met gewestwegbeheerder AWV, een concrete opdrachtschrijving opgemaakt om te komen tot een integrale aanpak van het projectgebied (het projectgebied is ruim en situeert zich tussen het kruispunt met de Vaartdijkstraat en de zone tot net voorbij de Unesco-rotonde).

De aanpak van de R30 in bovenvermeld projectgebied ter hoogte van de stationsomgeving is een complex gegeven. Heel veel invalshoeken komen er samen: verkeersveiligheid, doorstroming, beeldkwaliteit, samenhang met andere lopende projecten,... (omstandig omschreven in gekoppeld besluit 2020 GR 00186).

De gemeenteraad keurde in zitting van 26/05/2020 zowel het bestek voor de studieopdracht als de samenwerkingsovereenkomst tussen Stad Brugge en AWV goed (gekoppeld besluit 2020 GR 00186). Het bestek werd gepubliceerd op 03/07/2020. In zitting van 05/10/2020 (gekoppeld besluit 2020 CBS 03759) werd de opdracht vervolgens gegund aan Tractebel Engineering nv. Met een schrijven van 10/09/2020 werd de ondertekende samenwerkingsovereenkomst met AWV terug overgemaakt aan het stadsbestuur.

Ondertussen werd de startnota (bijlage 1) op 03/09/2021 definitief ingediend. Deze startnota werd inhoudelijk afgestemd met alle stakeholders en binnen de ambtelijke stuurgroep. Deze nota kwam ook aan bod op het mobiliteitsoverleg van 02/09/2021 (met mobiliteit, lokale politie, cluster omgeving en cluster openbaar domein). Daarna werd de startnota ook voorgelegd aan en goedgekeurd door de Projectstuurgroep dd. 23/09/2021.

Via deze collegenota wordt de startnota nu, tot slot, inhoudelijk voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen. Mits validering kan enerzijds gecommuniceerd worden over de voorkeursoplossing en kan anderzijds gestart worden met de volgende procedurele stap, nl. de concrete en gedetailleerde uitwerking van die preferente oplossing in de noodzakelijke projectnota.

Duiding onderzoek

De studie volgt de decretaal opgelegde gefaseerde projectmethodologie (startnota – projectnota). Omwille van de complexiteit werd de "startnota"-fase in twee deelfases aangepakt. Als eerste stap binnen de "startnota"-fase werd een "analyse"-fase doorlopen waarbij o.m. de doelstellingen duidelijk bepaald werden en er een analyse van het projectgebied en een eerste ontwerpend onderzoek gebeurde. Het resultaat werd gevat in een diagram met krachtlijnen die als streefbeeld naar netwerk beschouwd kan worden. Vervolgens werden, als tweede stap binnen de "startnota"-fase, tijdens een "synthese"-fase diverse varianten onderzocht via een ontwerpend onderzoek en dit gelinkt aan een multicriteria-analyse. Het resultaat is een startnota waarin als conclusie een voorkeursoplossing naar voor geschoven wordt voor het projectgebied die nu ter goedkeuring voorligt van het college van burgemeester en schepenen. De startnota werd al goedgekeurd in de projectstuurgroep op 23/09/2021.

De projectpartners werden tijdens dit proces nauw betrokken via zowel een ambtelijke projectstuurgroep als via bilaterale overleggen (zo specifieke cases). Tevens vond op 06/07/2021 een klankbordgroep plaats met vertegenwoordigers van o.m. Fietsersbond, Unizo, Bombardier, VTI, ECU, GECORO,... In het kader van het Europese "Handshake"-project werd op 01/06/2021 ook een expertenmeeting in het format van een "immersive symposium" georganiseerd.

In een volgende procedurele fase (voorjaar 2022) wordt de projectnota opgemaakt, waarbij gefocust zal worden op een verfijning van de preferente oplossing ter hoogte van het Stationsplein en de aanpalende R30.

Koppeling aan het Brugs Beleidsprogramma 2019 – 2014

Met voorliggend dossier wordt tegemoet gekomen aan verschillende actiepunten uit het beleidsprogramma:

- Beleidspunt 156: *De veiligheid van fietsers, voetgangers en mensen met een beperking moet steeds geëvalueerd worden, zeker in buurten van scholen, jeugd- en sportterreinen. We leveren er extra inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren.*
- Beleidspunt 158: *We zetten -voor de zwakke weggebruiker- in op zo kort mogelijke verbindingspaden, bruggen en doorsteken (trage wegen).*
- Beleidspunt 162: *De uitbreiding van de fietsinfrastructuur in bestaande innovatiezones en de te ontwikkelen bedrijvzones (zoals de Spie) en het havengebied is een must.*
- Beleidspunt 163: *Om (nog) meer inwoners op de fiets te krijgen, stimuleren we het woonwerkverkeer en woon-schoolverkeer, in de eerste plaats bij de medewerkers van Stad Brugge en de verenigingen die bij Stad Brugge aanleunen, maar ook bij ondernemingen op Brugs grondgebied. We richten een 'zeven km club' op waar iedereen die minder dan 7 km van zijn werk of school woont, wordt aangemoedigd zich met de fiets te verplaatsen.*
- Beleidspunt 195: *We zorgen voor een maximale bereikbaarheid van de scholen in de binnenstad zodat het sociaal weefsel er versterkt wordt.*
- Beleidspunt 250: *We zetten in op stadsvernieuwing en moedigen grote terrassen aan, industriële concepten en wonen aan het water.*
- Beleidspunt 286: *De site aan de Dijver en de site Minnewater (rusthuis) en stadsrepubliek met Kuipersstraat zijn belangrijke, strategische stadsvernieuwingprojecten.*
- Beleidspunt 297: *We streven, samen met de Vlaamse overheid, naar de volledige, gefaseerde uitvoering van de visienota van de Brugse ring (R30) vanaf de Canadabrug tot aan de Gentpoort. Met ondertunneling van onder andere de Bevrijdingslaan, het stuk langs*

het Koning Albert I-park en ter hoogte van de Gentpoort met de aanleg van een poortplein. In afwachting daarvan onderzoeken we met de Vlaamse overheid hoe het drukke verkeersknooppunt Bloedput kan worden aangepakt.

- **Beleidspunt 298:** Aan het station, kant centrum, zorgen we op korte termijn voor een veiligere oversteek van de R30. De heraanleg van de ring tussen de Unescorotonde en de Vaartdijkstraat willen we realiseren met minder verkeerslichten, maar met een landschapsbrug voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het Station. Dit is belangrijk voor de verkeersveiligheid en de duurzaamheid van onze stad; we creëren een nieuwe groene ruimte aan het Station en een vergroot Albertpark. We kiezen er voor een architecturaal knappe toegangspoort tot de stad.
- **Beleidspunt 307:** We voorzien veilige (conflictvrije) kruispunten bij scholen, drukke knooppunten en openbare voorzieningen.

Motivering

1. Hoofdstuk 1 startnota: formulering doelstellingen

In dialoog met de ambtelijke projectstuurgroep (bestaande uit Hoofdcoördinator, Mobiliteit, cluster Omgeving, cluster Openbaar Domein, Lokale Politie, Eigendommen, Strategische cel – Toegankelijkheidsambtenaar) werden volgende doelstellingen op korte termijn gedefinieerd:

- het wegwerken van onveilige situaties op de R30 ter hoogte van het station (kant centrum), met focus op het langzaam verkeer (hoofddoelstelling);
- het garanderen van de capaciteit van het gemotoriseerd verkeer op de R30;
- het verhogen van de capaciteit en ruimte voor het langzaam verkeer op de R30;
- de oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers uitbreiden en verbeteren over de R30, in het bijzonder ter hoogte van het stationsplein;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van de verschillende stationsfuncties voor fietsers en voetgangers en het garanderen van die bereikbaarheid voor alle modi, waarbij combimobiliteit in de stationsomgeving wordt bevorderd;
- het versterken van de groen-blauwe structuur.

Aanvullend werden op langere termijn volgende doelstellingen gedefinieerd:

- het vormgeven van een ruimtelijke toegangspoort naar het station voor langzaam verkeer, in het bijzonder vanuit de historische binnenstad;
- het ontwikkelen van een samenhangend, veilig en aantrekkelijk netwerk van fiets- en wandelpaden doorheen het volledige projectgebied dat stapsgewijs kan gerealiseerd worden;
- het verhogen van de belevings- en verblijfswaarde van de omgeving langsheen de R30 en van de groenblauwe vestenstructuur.

Vanzelfsprekend worden hierbij ook randvoorwaarden als volgt bewaakt (niet-limitatief):

- planologische en erfgoedbeschermingen;
- uitzonderlijk vervoer Bombardier (ter info: het betreft wegtransport met voertuigen die tot 47m lengte en 4,80m hoog zijn, dit stelt belangrijke eisen naar o.m. dimensionering kruispunten);
- de doorstroming van het openbaar vervoer garanderen, in het bijzonder de verbinding station - 't Zand en de relatie tussen het busstation en de stelplaats Chantrellstraat;
- de leefbaarheid van de omliggende woonwijken respecteren;
- het beperken van de hinder tijdens de werken;
- ...

2. Hoofdstuk 4.1. (pagina 86 t/m 89): Visievorming voetgangers en fietsers - Toelichting diagram

In een eerste fase van het onderzoek werd in de startnota het toekomstig netwerk voor voetgangers ("laagdynamisch netwerk") en voor fietsers ("hoogdynamisch netwerk") gedefinieerd. Aan de basis van deze visievorming liggen twee uitgangspunten. Ten eerste het ontvlechten van beide netwerken (om zo optimaal ruimte te creëren voor beide netwerken in een relatief fragiel landschap – cfr. Vesten). Ten tweede het 'nudgen' van gebruikers naar aanbevolen of meest aangewezen routes (wat kan door o.m. de toekomstige vormgeving van de route).

In casu voor het "laagdynamisch netwerk" werden volgende hoofdassen gedefinieerd:

- de "Stationsas" als intuïtieve looplijn vanuit het station naar het centrum, gesitueerd over het Stationsplein langsheen de gevels van de stationsontwikkeling waarbij de R30 ongelijkvloers te kruisen is (zie verder);

- de "Vestenroute", heden kruist deze ter hoogte van het kruispunt Oostmeers de R30 om dan ten westen van de R30 te lopen, dit zorgt echter voor conflicten met fietsers (omwille van de schaars beschikbare ruimte), daarom is het voorstel om deze ten oosten van de R30 te houden en slechts de R30 te kruisen ten noorden van de Unesco-rotonde (wat ook kansen schept om de bestaande groenruimte tussen R30 en VTI te activeren);
- de bestaande routes "Passanten" (ter hoogte van de Passantenbrugjes) en "Barge" (ter hoogte van het Kanaaleiland).

Tevens werden twee functionele verbindingen gedefinieerd:

- de verbinding Vaardijkstraat die de connectie maakt naar o.m. Cactus Muziekcentrum (Kanaaleiland) en de nieuwe scholencampus VTI;
- de verbinding Boeveriestraat als connectie naar West-Brugge en het BMCC.

In casu voor het "hoogdynamisch netwerk" werden volgende hoofdassen geselecteerd :

- FR30, de Brugse Stadsfietsroute, ten westen R30, als ruggengraat van het hoogdynamisch netwerk, deze is op maaiveld gesitueerd in functie van een optimale bereikbaarheid fietsenstalling om onnodig dalen/stijgen te vermijden voor doorgaande fietsers;
- R30 Oost, ten oosten R30, als verbinding naar het centrum;
- op lange termijn is er een mogelijkheid om de sporen bijkomend te dwarsen (tunnel) ten zuiden Stationsgebouw (connectie met Sint-Michiels en de scholencampus).

Hierbij worden ook volgende verbindingen tussen FR30 en R30 Oost bepleit:

- gelijkvloers (in de lichtenregeling R30) ter hoogte van de Hendrik Brugmansstraat (deze kan ook dienstbaar zijn als alternatief in functie van integrale toegankelijkheid van de Stationsas);
- ongelijkvloers als connectie tussen Vaardijkstraat (ook geselecteerd als fietssnelweg F6 Brugge – Gent) en Ketsbruggeparking / R30 Oost, dit vergt een passerelle onder de R30.

3. Hoofdstuk 5.1. (pagina 100 t/m 111): Scenario's kruising R30 i.f.v. Stationsas

Een belangrijke casus (waarop in de projectnota-fase nog verder gewerkt zal worden – in de "startnota"-fase ligt de focus immers op de spreekwoordelijke 'grote lijnen') van de studie betreft een veilige en comfortabele kruising R30 ter hoogte van het Stationsplein - de Stationsas voor het zacht verkeer. Hierbij werden via ontwerpend onderzoek drie scenario's onderzocht en vanuit een multicriteria-analyse geëvalueerd:

- **Scenario 1 – 'stand alone brug'**: gevoelsmatig leek deze variant bij aanvang van de studie een goede oplossing, maar ondanks het feit dat een brug over de R30 op het meest intuïtieve traject gesitueerd kan worden tussen station en binnenstad en ondanks het feit dat een brug zeker architecturaal hoogkwalitatief kan uitgewerkt worden, kwamen in het onderzoek in de startnota diverse minpunten naar voor die gekoppeld waren aan deze oplossing.
 1. een definitieve brugoplossing impliceert zeer grote hoogteverschillen. Zo moet rekening gehouden worden met verschillende maatvoeringen. Zo moet er bv. een vrije hoogte van 6,50m zijn tussen wegdek en onderkant brug (noodzakelijk in functie van uitzonderlijk vervoer Bombardier en voor dit wegsegment opgelegd door wegbeheerder AWV). Maar de Vesten, waar de brug moet 'landen', ligt ook aanzienlijk lager dan de R30, wat nog bijkomend hoogteverschil impliceert (2 à 3m). Zowel naar comfort en in het bijzonder naar toegankelijkheid was dit nefast voor deze oplossing. Bovendien ontstaat zo ook het risico op 'oneigenlijke oversteken' op plaatsen op het maaiveld die daarvoor niet voorzien/ingericht zijn (terwijl de bedoeling van dit project natuurlijk net de verhoging van de verkeersveiligheid is);
 2. hellingsgraden en klimpercentage zorgen ervoor dat er, zeker op het Stationsplein, zeer snel hoogte moet gehaald worden. Dus ofwel moet noodgedwongen gewerkt worden met een relatief steile trap om snel de hoogte van 6,5m te halen ofwel moet in de praktijk zo goed als heel het Stationsplein ingenomen worden met een brughelling (wat ook ander gebruik in de toekomst definitief hypothekeert en waardoor de functie als 'verblijfsruimte' in de feiten quasi verdwijnt);
 3. voor een groot deel van de voetgangers zijn er oplossingen denkbaar/haalbaar, maar voor de fietsers zijn deze oplossingen om de hoogtes te overbruggen nog veel minder evident en naar comfort en gebruiksgemak is een brug op deze specifieke locatie en in deze context eigenlijk minder aangewezen;
 4. door de situering op de vista (zichtlijn) naar de stad, interfereert dergelijk kunstwerk met de beleving van de Brugse skyline en kent deze kortom een

significant zware impact op de 'outstanding universal values' toegedicht aan de Unesco-erkenning.

- **Scenario 2 – 'balkon brug'**: in deze variant wordt een brug geënt op het stadsontwikkelingsproject ten zuiden van het Stationsplein, waarbij gebruik gemaakt wordt van het dak(park) van de parking waardoor het hoogteverschil in twee 'etappes' kan overbrugd worden. Maar uit de afwegingen komt naar voor dat deze variant in de feiten eigenlijk geconfronteerd wordt met gelijkaardige manco's als de 'stand alone brug', maar die zijn in sommige gevallen iets minder significant.
 1. logischerwijs moet bij elke brugoplossing een aanzienlijke hoogte overbrugd worden. Deze variant scoort dan ook minder naar integrale toegankelijkheid en comfort. Ook naar 'leesbaarheid', robuustheid en flexibiliteit scoort deze variant minder.
 2. voor een groot deel van de voetgangers zijn er oplossingen denkbaar/haalbaar, maar voor de fietsers zijn deze oplossingen om de hoogtes te overbruggen nog veel minder evident en naar comfort en gebruiksgemak is een brug op deze specifieke locatie en in deze context eigenlijk minder aangewezen;
 3. de integratie van het hellend brugdek in de beschermde Vesten is moeilijk en de impact op het aanwezige bomenbestand is aanzienlijk (en eigenlijk niet te vermijden);
 4. dit scenario kent talrijke uitdagingen naar eigendoms- en planologische context (gelegen net aan de (particuliere) eigendommen in 'kavel 0') waardoor een realisatie op relatief korte termijn eerder onzeker is;
 5. het Stationsplein speelt tweede viool / wordt ondergeschikt wat wel kansen schept voor een vergroening, echter een functie als plein / transferium verdwijnt.
- **Scenario 3 – 'tunnel'**: een fiets- en voetgangerstunnel onder de R30 impliceert dat het Stationsplein deels verdiept wordt, waarbij de Stationsas doorloopt in de lager gesitueerde Vesten. Dit schept kansen voor een aantakking op het Ketsbruggepad als voor de beleving van o.m. de Poertoren. In het doorlopen onderzoek scoort dit scenario het sterkst gelet op o.m.:
 1. de hoge leesbaarheid (= de 'evidentie' waarmee je het plein volgt en automatisch de onderdoorgang inwandelt of fietst) en de afdwingbaarheid van het kunstwerk (bij de eerste 2 brugvarianten is er een groter en reëel risico van ongewenst kruisen van de R30 door voetgangers);
 2. de integratie in de Vesten en de afwezigheid van enige impact naar de vista – de beleving van de Brugse skyline;
 3. de kansen voor een opwaardering en integrale aanpak van het Stationsplein.

Vanuit deze "multicriteria-analyse" (MCA) werd geopteerd voor **scenario 3 'tunnel'** echter gelet op minpunten naar o.m. sociale controle, integrale toegankelijkheid en minder hinder werd een verbeterde voorkeursoplossing ontwikkeld (hoofdstuk 6 – dit is op projectnota-niveau dan nog verder uit te diepen). Hierbij werden – voortbouwend op het symposium van 01/06/2021 – reeds volgende denksporen bewandeld:

- een minder diepe onderdoorgang (3,70m i.p.v. 4,70m) door het verplaatsen van de nutsleidingen: hierdoor kan het hoogteverschil via een helling (minder dan 5% - streefdoel 4%) in plaats van met 'luie trappen' overwonnen worden wat naar toegankelijkheid een pluspunt is (cfr. concept 'design for all');
- een gebruik (zoals op vandaag) van het Stationsplein en de passage als "shared space" (fiets en voetganger) wat ook de gelijkvloerse oversteek Chantrellstraat kan ontlasten (merk op: heden wordt het plein ook zo reeds gebruikt);
- een gevorkte aansluiting naar de binnenstad, zowel richting Koning Albert I-park / 't Zand als richting Minnewater (dit aansluitend op de preferente looplijnen);
- een vergroten van de onderdoorgang: het idee is om niet te werken met een klassieke fiets- en voetgangerstunnel, maar om de R30 op te vatten als twee bruggen over een verdiepte publieke ruimte. Dit schept kansen voor een grotere overspanning en alzo doorgang, wat de sociale veiligheid ten goede komt én ook een sterke landschappelijke geste genereert waarbij het Stationsplein kan doorlopen naar de Vesten (merk op: de ambitie is niet om over te lopen in de Vesten, de Vesten zijn immers een specifiek en ook afgebakend landschappelijk-historisch geheel met een eigen identiteit en dito inrichting – het Beheerplan voor de Vesten is dan ook een belangrijk gegeven);

- de inrichting van een open, formeel Stationsplein waarbij de belangrijkste looplijnen (ook naar o.m. het busstation) gefaciliteerd worden en waarbij ingezet wordt op ontharding – vergroening.

4. Hoofdstuk 4.2. (pagina 90 t/m 91): Visievorming gemotoriseerd verkeer – kruispunten Oostmeers / Stationsplein en Ketsbrugge / Chantrellstraat

In het studiegebied werden ook twee andere kruispunten onderzocht. Telkens was de analyse dat een compactere en/of optimalere (verkeerskundig / ruimtelijk) inrichting mogelijk was:

- Kruispunt Oostmeers/Stationsplein
 1. het kruispunt Oostmeers kan compacter ingericht, zowel door het insnoeren kruispuntvlak Oostmeers als door het versmallen van de middenberm R30 (wat kansen schept voor een optimalisatie traag netwerk);
 2. dit vergt wel dat de Oostmeers verplicht rechtsaf verlaten dient te worden (de Unesco-rotonde kan dan als keer gebruikt worden);
 3. bovendien biedt het supprimeren van fiets/voetgangersoversteek hier kansen voor een optimalisatie van het verkeerslichtenplan.
- Kruispunt Ketsbruggestraat / Chantrellstraat
 1. het kruispunt Ketsbruggestraat kan compacter en logischer gesitueerd worden (thans asymmetrisch ten aanzien van de Chantrellstraat) door het beperkt verplaatsen van het kruispuntvlak, dit maakt het kruispunt ook leesbaarder;
 2. het opschuiven van de R30 schept kansen om – met respect voor de groene middenberm – de FR30 en een aanliggend voetpad (naar Vaartdijkstraat) te verbreden;
 3. het verplaatsen van de "Kiss & Ride" (zie verder) betekent dat dit zwart punt gesupprimeerd wordt;
 4. door het supprimeren van Ketsbruggeparking zijn er kansen naar o.m. opschuiven R30, een betere buffering t.a.v. wooncluster en een optimaler verkeerslichtenplan;
 5. merk op: voor auto's is er compensatie van capaciteit door de uitbreiding van de stationsparking en voor marktcrammers is er een oplossing door te parkeren ter hoogte van de Bevrijdingslaan (eenzelfde loopafstand – eenzelfde parkeerregime te hanteren).

5. Hoofdstukken 4.4 (pagina 96 t/m 97) en 5.3. (pagina 120 t/m 123): Zoom op Hendrik Brugmansstraat als "shared space" en "hoppin"-punt

Het schrappen van de "Kiss & Ride" op de huidige locatie op het uiteinde van het Stationsplein zal een belangrijke meerwaarde betekenen naar verkeersveiligheid (cfr. huidige toerit als zwart punt) echter noopt wel tot een nieuwe locatie. Het voorstel is om deze te integreren in het parkeergebouw (weliswaar buiten de slagbomen) waar een 50-tal parkeerplaatsen omgevormd kunnen worden. Dit biedt kansen voor een opwaardering van de Hendrik Brugmansstraat (thans een 'back street'-beleving) als voor de ontwikkeling van een sterk mobipunt (door de synergie met auto, autodelen, fiets en fietsdelen en dit op een steenworp van openbaar vervoer). Dit schept ook kansen voor een inrichting als "shared space" van de Hendrik Brugmansstraat. Tijdens de projectstuurgroep (PSG dd. 23/09/2021) werd het standpunt van schepen Franky Demon uitdrukkelijk vermeld en meegenomen, nl. akkoord met het verplaatsen van de "K&R" naar de stationsparking, maar het is een absolute must om (binnen deze studie) alles op alles te zetten om de volledige Hendrik Brugmansstraat autovrij te maken. Dit principe is in de verdere fase uiteraard nader uit te werken in dialoog met Interparking.

6. Hoofdstuk 5.2. (pagina 114 t/m 119): Visievorming gemotoriseerd verkeer - Zoom op Unesco-rotonde

Voor het gemotoriseerd verkeer werd onderzocht of en hoe de R30 geoptimaliseerd kan worden. Zo was een belangrijke onderzoeksvraag of de Unesco-rotonde anders in te richten was. Anders in functie van een optimalere verkeersdoorstroming en een mogelijke uitbreiding Koning Albert I-park,... Hierbij werden twee scenario's onderzocht:

- de transformatie in een turborotonde;
- de transformatie in een verkeerslichten geregeld kruispunt (VRI).

Uit de microsимулатie (studiebureau SWECO – rapport in [bijlage 2](#)) bleek dat de turborotonde zou leiden tot (te) grote verliestijden. Zo zou in de ochtendspits de verliestijden meer dan verdubbelen. Dit is uiteraard niet aanvaardbaar. Een VRI kent dan weer wel een lichte afname van verliestijden. Uit de multi-criteria-analyse bleek o.m. dat de verhoopte ruimtelijke meerwaarde relatief beperkt zou zijn. Zo zou bij de turbo-rotonde slechts aan weerszijden R30 een strook van circa 10 meter gewonnen kunnen worden. Bij de VRI is dit nog beperkter omdat er keerbewegingen gefaciliteerd

moeten worden door afdoende gedimensioneerde doorsteken in de middenberm. Bovendien zou een VRI impliceren dat het huidig groene "parkway"-beeld van de R30 getransformeerd wordt in een wegbeeld van een ring als asfaltvlakte met 3 tot 4 rijstroken per rijrichting. Ook is aan te stippen bij beide scenario's dat de ingrepen een grote budgettaire en tijdelijke (werf)impact zouden kennen.

Uit deze casus bleek kortom dat een transformatie van de Unesco-rotonde eerder beperkte meerwaarde kent waar tegenover diverse manco's staan. Vanuit de ambtelijke stuurgroep als een highlevel overleg Stad – AWW (dd. 04/06/2021) werd dan ook geopteerd om dit denkspoor niet verder op te volgen.

Het is wel belangrijk om erop te wijzen dat, los van de specifieke situatie voor het gemotoriseerd verkeer, er ten noorden van de Unesco-rotonde, wel een fiets- en voetgangerstunnel voorzien wordt in de plannen. Doelstelling is om zo een conflictvrije verbinding te realiseren tussen West-Brugge/Passantenbrug en het centrum/Koning Albert I-park.

7. Hoofdstuk 7 (pagina 142 t/m 144): Vooruitblik

Met voorliggende startnota worden – zie hoger – belangrijke concepten afgeklopt. Aan te stippen is dat parallel reeds diverse specifieke onderzoeken opgestart zijn. In bijzonder kan zo gewezen worden op de opmaak van een "Heritage Impact Assessment" (HIA) conform de ICOMOS-richtlijnen, welke normaliter in de loop van september aan Unesco (Parijs) zullen worden overgemaakt.

In een volgende stap zal de projectnota uitgewerkt worden waarbij de preferentiële oplossingen nader uitgewerkt zullen worden. De focus zal liggen op zowel de Stationsas (o.m. visievorming Stationsplein en kruising R30) als op de optimalisatie R30. Zo zal o.m. ingezoomd worden op de nutsleidingen als zal een programma van eisen voor de kunstwerken uitgewerkt worden. Het is de ambitie om in voorjaar 2022 te landen. Tegen dan zal ook een 'Minder Hinder'-planning uitgewerkt worden. Op basis van de projectnota en het meer gedetailleerde plan zal dan ook een geactualiseerde grensaanduiding (o.m. aanduiding 'kleine wegenis') opgemaakt kunnen worden in samenspraak met NMBS en Group GL.

De passerelle Ketsbrugge – Vaartdijk en de voetgangerstunnel ten noorden Unesco-rotonde worden niet meegenomen (buiten opzet bestek / gunning) echter worden wel als prioritair bestempeld en in dialoog met o.m. AWW is te onderzoeken hoe ook hier een vervolgtraject te bewandelen zal zijn. Gelet op de belangrijke knopen die met deze startnota doorgemaakt worden, is het opportuun om ook reeds te communiceren. Gelet op de complexiteit is een participatietraject niet opportuun en zal de invalshoek eerder informatief zijn, waarbij uiteraard praktische vragen meegenomen zullen kunnen worden op projectnota-niveau. Het voorstel is om – ondersteund door bewonersbrieven, informatie in eigen stadsmedia, e.d.m. – volgende acties uit te werken (zie draaiboek in [bijlage 3](#) voor meer duiding):

- de organisatie van een persmoment op 9/02/2022 om 9u, waarvoor alle leden van het college zullen uitgenodigd worden, waarbij Vlaams Minister Peeters en de burgemeester toelichting zullen geven;
- infosessies voor omwonenden op 11/02/2022 - handelaars (Ketsbrugge, Oostmeers, Westmeers, Stationsplein, stadsontwikkelingsproject Nieuw Brugge);
- een infomarkt voor Bruggelingen op zaterdag 12/02/2022, de leden van het college en de gemeenteraad zullen uitgenodigd worden;
- een onbemande infomarkt van 12/02/2022 tot en met 13/03/2022, waarbij in de hal van het station infopanelen (opgemaakt in functie van de initiatieven 1 en 2) opgesteld zullen zijn en waarbij via e-mail / antwoordkaarten in dialoog gegaan kan worden met de stadsdiensten en AWW.

8. Hoofdstuk 8 (pagina 148 t/m 149): Eerste inschattingen van de raming(en)

Het betreft een zeer uitgebreid project, met meerdere kunstwerken (tunnels en bruggen) die zouden moeten gerealiseerd worden. Om tijdig de nodige besprekingen te kunnen voeren met o.a. de bevoegd minister voor mobiliteit drongen zowel Stad Brugge als AWW aan bij Tractebel om ook al in de fase van de startnota tot een indicatieve raming te komen. De conceptring is in deze fase dan ook al vrij gedetailleerd uitgewerkt, maar er wordt toch nog rekening gehouden met een zekere budgettaire marge. Met de verdere uitwerking van het dossier zullen deze marges geleidelijk aan afnemen. De voorlopige raming voor de uitvoering van alle onderdelen van de studie bedraagt momenteel 17.099.863 euro (excl. btw) oftewel 20.690.834 euro (incl. btw).

Dossiernaam

Mobiliteit - Resultaten startnota R30 Stationsomgeving

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

Niet van toepassing.

Armoedetoets

Armoedetoets van toepassing

Nee, betreft individuele personen, bedrijven, ...

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de goedkeuring van de startnota door de projectstuurgroep (PSG 23/09/2021) en keurt op haar beurt de startnota 'R30 Stationsomgeving' principieel goed.

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen bepleit bij AWV en Vlaams Minister van Mobiliteit, mevrouw Peeters, om de nodige investeringsbudgetten te voorzien in het GIP om, na het afronden van de projectnota (nu voorzien in april 2022), concrete perspectieven te hebben voor de effectieve realisatie en uitvoering van de vooropgestelde werken in het projectgebied R30 Stationsomgeving.

Artikel 3

De dienst communicatie en citymarketing neemt het initiatief tot organisatie van een communicatietraject, gericht op zowel omwonenden als Bruggelingen. In concreto:

- 09/02/2022: persmoment;
- 11/02/2022: infosessies;
- 12/02/2022: infomarkt;
- 13/02/2022 - 13/03/2022: infostand (onbemand).

Artikel 4

De betrokken stadsdiensten staan in voor een terugkoppeling met het maatschappelijk middenveld via toelichting aan de GECORO, de ECU en de Stedelijke Raad voor Personen met een Beperking.

Artikel 5

Aan alle leden van het college van burgemeester en schepenen, aan alle leden van de gemeenteraad en aan de meest direct betrokken stakeholders wordt, informatief, een uitgedrukt exemplaar van het einddocument van de startnota bezorgd.

Bijlagen

1. Bijlage 1 - Link naar Startnota - R30 stationsomgeving
2. Bijlage 2 - Micorsimulatie bijlage bij Startnota
3. Bijlage 4 - Projectstuurgroep startnota 23 september 2021
4. Bijlage 5 - Verslag PSG
5. Bijlage 3 - Draaiboek communicatie

Gekoppelde besluiten

- 2020_GR_00186 - Hoofdcoördinator - studieopdracht R30 stationsomgeving - ontwerp - wijze van gunnen - goedkeuring.

- 2020_CBS_03759 - B-punt - Hoofdcoördinator - gunning studie-opdracht R30 Stationsomgeving.

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

Colin Beheydt
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge

Dirk De fauw
Burgemeester