

Verlag informatievergadering heraanleg kruispunt Pathoekeweg/Kolvestraat

dinsdag 11 februari 2020 om 19.00 uur
IVBO

Jonathan Brutin: verwelkoming + voorstelling panel:

- Adel Lannau (Arcadis)
- Bart Slabbinck (mobiliteitsdeskundige)
- burgemeester Dirk De fauw
- Mercedes Van Volcem (schepen Openbaar Domein)
- Jonathan Brutin (Communicatie)(moderator)
- Jean-Pierre Van Loocke (Communicatie)(verslag)

Burgemeester Dirk De fauw

Het stadsbestuur hecht grote waarde aan verkeersveiligheid: Stad Brugge is een van de eerste grote steden in Vlaanderen die het SAVE-charter ondertekende. Dit charter is opgesteld door de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen. Een van de engagementen is om de locaties waar het meeste ongevallen gebeuren in kaart te brengen en maatregelen te nemen om die verkeersveilig te maken. Dit kruispunt hier is er zo een van. In het charter staan 7 doelstellingen, zoals opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren (gebeurt bij ons binnen de politie door de dienst Slachtofferhulp).

Hoe we te werk gaan:

- education/opvoeding naar zowel kinderen als volwassenen
Automobilisten dienen ervoor te zorgen dat hun voertuig in orde is, fietsers ook. Met de Preventiedienst gaan we langs in de scholen om te kijken of de fietsen in orde zijn. Zelf ging ik in november 2019 mee naar een lagere school in de binnenstad en het resultaat was echt bedroevend: minder dan 50 % van de fietsen waren in orde. Ofwel werkte een van de lichten niet, ofwel werkte een van de remmen niet. Er waren er ook zonder remmen.
- engineering/ontwerpen: Openbaar Domein tekent een ontwerp van hoe ze een straat of kruispunt veiliger kan maken.
- enforcement/handhaving: taak van de Politie die eventueel boetes uitschrijft of het rijbewijs intrekt.
- evaluatie: meten = weten. Ook meten hoeveel auto's en fietsers er voorbij komen. Volgende week zullen we in het college van burgemeester en schepenen beslissen om meer meetapparatuur aan te kopen, zoals een camera die we op een kruispunt kunnen zetten: om na te gaan of het zo druk is, er snel gereden wordt, er ook vele vrachtwagens passeren, enz.

Concreet: actieplan veilige schoolomgeving

We maakten een inventaris van alle schoolpoortomgevingen in Brugge en deden er een screening met de bedoeling ze uniformer in te richten en verkeersveiliger te maken. Soms volstaat een kleine ingreep, zoals een uitstulpend voetpad met als voordeel:

- de oversteek wordt korter
- kinderen worden ertoe aangespoord hier over te steken
- automobilisten zien duidelijk de oversteekplaats

Enforcement: soms zetten we hier ook politiemannen om te sanctioneren

Ook mogelijk om een schoolstraat in te richten bij het begin en aan het einde van de schooltijd: met de mogelijkheid om leerkrachten een barrière te laten zetten in de straat zodat je met de auto niet in de schoolomgeving kan komen. Kan uiteraard alleen in woonstraten en niet op invalswegen!

Kruispunt Pathoekeweg/Kolvestraat

Belangrijk om te weten of de ongevallen veroorzaakt worden door gedrag van de weggebruiker of door de infrastructuur.

Schepen Mercedes Van Volcem

't Is al de 3de keer in goed 1 jaar tijd dat we hier samenkomen: de vorige 2 keren was dat voor het fietsveiliger maken van de Kolvestraat, nu voor dit kruispunt hier.

Ik moet altijd goed trachten samen te werken met de burgemeester omdat mobiliteit onder zijn bevoegdheid valt en infrastructuur onder mijn bevoegdheid. Die zijn heel nauw met elkaar verbonden. Zo kan je de snelheid verlagen, maar het kan ook nodig zijn de weginrichting aan te passen.

Het kruispunt hier ervaar ik ook als onveilig. Wanneer je er langskomt, merk je als automobilist soms niet dat je echt op een kruispunt bent. Als je uit de Kolvestraat komt en naar Sint-Pieters rijdt, dan heb je niet het gevoel dat je je snelheid moet matigen om af te slaan.

Een heraanleg is altijd complex, ten dele omwille van de vele leidingen onder de grond, ten dele ook omdat we goed moeten kunnen inschatten hoe we het kruispunt echt verkeersveiliger kunnen maken. In Brugge hebben we zo 17 kruispunten die we willen aanpakken.

Bart Slabbinck: situeren van het probleem

Het plan uitgewerkt door Arcadis is zeker nog niet af. Bedoeling van vanavond is om te vernemen wat jullie ervan vinden. Daarna verhuist het dossier van Arcadis naar Openbaar Domein die dan een plan in detail zal uitwerken (ook rekening houdend met wat er onder de grond zit).

In de laatste 3 jaar gebeurden er 17 verkeersongevallen waarvan een PV is opgemaakt.

Knelpunten

* Snelheid? De meeste mensen respecteren de snelheid en er is een snelheidsverlaging ingevoerd: van 90 naar 70 km/uur. Maar eigenlijk zou het snelheidsregime aan een kruispunt 50 km/uur moeten zijn.

* Verstrooidheid van de weggebruiker

* Niet goed leesbaar kruispunt. In feite zijn er 3 aparte kruispunten. Is verwarrend voor de weggebruiker.

* Te korte afslag

12 van de 17 ongevallen gebeurden bij een linksaf manoeuvre.

De afslagstrook naar links is maar 30 m lang. Er is weinig tijd om naar links af te slaan en het is bovendien niet duidelijk wanneer je naar links moet. Voor je het goed beseft, ben je er al voorbij. Risico bestaat dat de chauffeur die even onoplettend is bruusk op de rem gaat staan en zo een kop-staart ongeval veroorzaakt.

Als je met een personenwagen 70 km/uur rijdt, rijdt je eigenlijk 20 m per seconde. Dit houdt in dat je op de afslagstrook maar in theorie 2 seconden zou hebben om stil te slaan. En wanneer je dan nog verstrooid bent, kan het zijn dat je al 10 meter verder bent en bijna niet meer de mogelijkheid hebt om nog te stoppen.

Bij vrachtwagens gaat het remmen nog trager.

Beter zou dus zijn om aan het kruispunt maar aan zeer lage snelheid te mogen rijden, maar dit is hier volgens de huidige weginfrastructuur niet afdwingbaar.

* Kruispunt kondigt zich niet goed aan.

Als we dat vergelijken met het kruispunt aan de brandweer, daar staan lichten die aangaan wanneer de brandweer uitrukt. Door de lichten daar zie je dat als automobilist en ben je extra waakzaam.

Het kruispunt Pathoekeweg x Kolvestraat daarentegen is niet aangekondigd.

Komende van Sint-Pieters: doordat het voorbij een knik van de Pathoekeweg ligt, begin je het maar te zien van 100 meter ervoor. Voor gewoontegebruikers is dat geen probleem, maar voor buitenlandse truckers die daar voor de eerste keer komen, is dat heel onverwacht.

Komende van aan de Herdersbrug: het kruispunt ligt ook enigszins buiten het zichtveld en je ziet alleen maar een grote grijze vlakte. Bovendien kan je er snel rijden en hoe sneller je rijdt, hoe minder je de omgeving errond scant (tunnelvisie).

Er is ook te weinig kleurcontrast. Mensen reageren op kleuren, maar als die er niet zijn, dan vlakt het uit. Belijning zou dit voor een stuk kunnen oplossen.

* De kruispuntinrichting is niet vergevingsgezind

Bij het maken van een fout of verkeerde inschatting, komt de weginfrastructuur je hier niet ter hulp. Er is bv. geen pechstrook waarop je kan uitwijken. Bovendien is er aan het kruispunt een hoge borduur.

Quick-wins

- invoeren van snelheidsbeperking bij het naderen van het kruispunt. Daarvoor hoeven er maar verkeersborden worden gezet. Kan dus snel gebeuren.
- we zullen markeringen aanbrengen zodat het kruispunt beter zichtbaar wordt.

Adel Lannau: voorstel van aanpak

We kozen voor een rotonde

- omwille van de leesbaarheid. Op een rotonde geef je je voorrang af
- een rotonde remt de snelheid af
- het wordt een rotonde met 1 rijstrook met slechts 1 oprit en 1 afrit (omdat dit het veiligst is)
- in buitenstraat is ze 24 meter (vergelijkbaar met de rotonde aan de Veemarktstraat)

Fietsers rijden rond de rotonde, er dicht bij zodat ze goed gezien kunnen worden door de automobilist

Daarnaast komt er ook ventwegen die toegang geven tot de bedrijven.

Bart Slabbinck: Uitzonderlijk transport

Aanvullend voorzien we dat uitzonderlijk transport ook door kan, door wegneembare paaltjes te plaatsen zodat de camions op de Pathoekeweg rechtdoor kunnen rijden naar de Herdersbrug.

De straat kan nog iets opgeschoven worden zodat vrachtwagens rijdend op de ventweg er beter hun bocht kunnen nemen. Maar dit is afhankelijk van als er echt nood aan is. Vandaar dat we hier vanavond samenzitten om te weten hoe groot en lang de vrachtwagens zijn die naar jullie bedrijven rijden.

Bart Slabbinck: Andere maatregelen

Langs de Pathoekeweg

- dubbelrichtingsfietspad en private toeritten: Daar gebeuren ongevallen. We zullen daarom aan de toeritten het fietspad in rode thermoplast aanleggen, een fietspictogram zetten en op het fietspad een dubbele pijl aanduiden.
- kruispunt met Jacob van Arteveldestraat: Ook daar gebeuren ongevallen. We zullen langs de fietsoversteek een led-baan voorzien (als primeur in Brugge). Die led-verlichting zal aanspringen wanneer er een fiets aankomt.

Blauwe Toren

We zijn bezig aan een inhaalbeweging naar fietsinfrastructuur in de Blauwe Toren. We willen een fietspad aanleggen in de Kolvestraat. Daarover organiseerden we al twee bewonersvergaderingen.

Fietsbrug over Kolvestraat

Over de Kolvestraat komt er een fietsbrug als deel van de fietssnelweg F31. Ze komt naast de spooronderdoorgang aan de kant van de Pathoekeweg. We voorzien er attractieve aantakkingen op het fietspad in de Kolvestraat, wat een boost kan geven aan het fiets woon-werkverkeer.

Timing:

- aanleg rotonde: start waarschijnlijk in 2021
- quick-wins: nog dit jaar, waarschijnlijk nog voor de zomer

Vraag en antwoord

Lieven Martens (Aannemingen Romar, Monnikenwerve 191): Bij de rotonde creëer je drie onveilige oversteekplaatsen voor fietsers.

Adel Lannau: Dat is inderdaad een minder goed iets bij een rotonde, maar we proberen die goed te markeren, dichtbij de rotonde waar de snelheid ook laag is. Verkeerslichten zouden beter zijn, maar dan zouden we er drie nodig hebben en het zou voor problemen zorgen naar draaicirkels toe. Uw opmerking is terecht, maar we proberen het zo veilig mogelijk te maken door het fietspad zo duidelijk mogelijk te maken en die aan te leggen op een verwachte locatie.

Lieven Martens (Aannemingen Romar): Doordat daar vele vrachtwagens passeren, creëer je wel zo de kans dat er een dodelijk ongeval gebeurt. Kan je niet beter de fietsers ondergronds laten passeren?

Bart Slabbinck: De fietsers moeten voorrang verlenen aan de vrachtwagens en ze kunnen het kruispunt in twee bewegingen oversteken, wat toch wel veiliger is dan in één beweging zoals vaak nu. Bovendien is er een goede zichtbaarheid ("conflictpresentatie") op het gemotoriseerd verkeer. Voor de aanleg van een tunnel heb je meer ruimte nodig omwille van de hellingen en ook veel geld.

Adel Lannau: De oversteken komen op een te verwachten locatie en anderzijds zijn de oversteken heel haaks, waardoor het probleem van de dode hoek zich niet stelt.

Burgemeester Dirk De fauw: Je kan je afvragen of een ongelijkvloerse rotonde hier verantwoord zou zijn. De concentratie fietsers hier is niet te vergelijken met die aan de Balkonrotonde.

Bart Slabbinck: Het grote fietsverkeer hier zal in de toekomst gaan over de fietssnelweg. We zullen ook nog onderzoeken of we de fietspaden aan de beide kanten van de weg tussen de fietsbrug en de Pathoekeweg als dubbelrichtingsfietspad kunnen aanleggen, met de bedoeling dat je dan het kruispunt kan vermijden.

Bruno D'Hont (firma Verimpex, Monnikenwerve 72): Ik vernam dat jullie een fietspad willen aanleggen in de Kolvestraat. Helaas was ik op de bewonersvergadering daarover niet uitgenodigd. Kunnen jullie ook kijken voor een fietspad in Monnikenwerve? Ik stelde die vraag al aan de burgemeester en kreeg als antwoord dat er drie meter moet worden vrijgehouden om in beide richtingen de camions door te laten, maar waarom maken jullie in heel die zone geen eenrichting? Dan is er voldoende ruimte voor een deftig fietspad.

Bart Slabbinck: We kregen die opmerking ook op een ondernemersontbijt en willen je voorstel wel overwegen, maar willen eerst dit kruispunt hier aanpakken. Eens dit gebeurd is, kunnen we dan kijken voor een mobiliteitsplan voor de hele Blauwe Toren.

Schepen Van Volcem: Het idee is geopperd op de bewonersvergadering over de Kolvestraat, maar niet iedereen was daar voorstander van.

Burgemeester Dirk De fauw: We trachten nu meer en meer de mobiliteit per wijk te bekijken en niet meer straat per straat. Zo doen we dat bv. in Kristus-Koning. Jouw suggestie wordt zeker meegenomen!

Erwin Bil (Metalunion, Pathoekeweg 158): Bij ons komen er dagelijks camions met een lengte van 24 m. We hebben er ook met een lengte tot 32 m. Op een vloot van 40 opleggers, komen er dagelijks 12 à 15 bij ons langs. We moeten in alle richtingen weg kunnen en dus langs de rotonde kunnen en ik vrees dat dat niet zal gaan.

Andere bewoner: Ik kan dat beamen. Ik rij zelf vaak met een oplegger van 22 m, 3 m breed en vrees dat de rotonde te krap is.

Firma Watty (Peraltastraat 23): De uitgang die we voor onze transporten gebruiken ligt bij ons aan de achterkant en komt uit op de ventweg tussen Seys en de Opel (voorlaatste oprit op de ventweg). Als we daar buiten komen en richting Herdersbrug willen rijden, zal dat een probleem worden. 80 % van mijn klanten komen bij ons met uitzonderlijk vervoer. Langs de Peraltastraat rijden is geen optie omwille van de hellingsgraad van 8 %, met het risico dat de vrachtwagen kan omkantelen.

Andere bewoner: Ik zie dagelijks transporten van Bombardier die van aan de autokeuring komen en richting Herdersbrug rijden.

Adel Lannau: De rotonde is voor grote camions wel overrijdbaar in het midden.

Burgemeester Dirk De fauw: Voor je aan de N31 bent, passeer je nog twee rotondes (bij de Carrefour en de Decatlon en erna). Lukt dat daar wel?

Bewoner: Die rotondes zijn breder en je kan er ook overrijden (het is als een overrijdbare stoep).

Adel Lannau: Het plan hier is nog geen uitvoeringsplan. We kunnen de rotonde nog aanpassen.

Burgemeester Dirk De fauw: In Sint-Michiels is er op de Torhoutse Steenweg aan het kruispunt met de Leopold III-laan ook een rotonde waar veel uitzonderlijk vervoer langskomt (pikdorsers van Claeysen). De camions kunnen daar quasi rechtdoor rijden dwars over de kasseistenen in het midden van de rotonde.

Ivan Knockaert (Ivan Bakkerijmachines, Kleine Monnikenwerve 34): Ik woon hier al 30 jaar. Vroeger was dat zo'n beetje de Far West en was ik zowat de enige die daar woonde. Gaandeweg zijn er bedrijven bijgekomen en ook B-Park met alle gevolgen van dien op het aantal auto's en vrachtwagens. Dat zal nog een heel eind "verdapperen". Binnen 10 jaar zal dat rond punt veel te klein zijn voor al dat verkeer.

Bart Slabbinck: In die optie is de fietssnelweg heel belangrijk. Ze is conflictvrij en brengt je van in Brugge tot aan de "achterzijde" van B-Park waar een doorsteek is naar de winkels. We zullen dit zo goed mogelijk promoten voor de shopper, zodat de Pathoekeweg door de fietser alleen maar gebruikt wordt voor het woon-werkverkeer.

Erwin Bil (Metalunion, Pathoekeweg 158): Fietzers moeten om aan ons bedrijf te geraken een stuk rijden langs de Pathoekeweg. Er zijn geen doorgangen voorzien. Het is daar levensgevaarlijk. Schepen Mercedes Van Volcem: Wie naar uw bedrijf komt werken, komt vanuit Brugge en kan langs de fietssnelweg rijden en dan verder langs Zeveneke. Die hoeft niet langs de Pathoekeweg te rijden.

Erwin Bil (Metalunion, Pathoekeweg 158): Maar wel voor de laatste kilometer. Een oplossing zou zijn dat je per bedrijf dat aan de overkant van de Pathoekeweg zit een doorgang maakt vanuit Zeveneke.

Bart Slabbinck: We kunnen zeker onderzoeken om een doorsteek te maken. Die zal dan wel naar de achterkant van het bedrijf gaan.

Bij de Stock Vermeersch hebben we ook zo'n fietsdoorsteek gemaakt, zodat de fietsers zo lang mogelijk het fietspad langs de Blankenbergse Steenweg kunnen volgen. Fietsers hoeven zo niet de parallelweg te nemen om naar de Stock Vermeersch te rijden.

Xavier Robeyns (Fietsersbond): Er zouden bordjes moeten gezet worden hoe je als fietser de bedrijven kunt bereiken.

Jeroen Adam (Mowi, Kolvestraat 4): Wat is de timing voor de aanleg van het fietspad in de Kolvestraat?

Schepen Mercedes Van Volcem: Dat is momenteel moeilijk te zeggen. We zijn met een plan naar de bewoners gegaan, maar het is niet gesmaakt. Dus zijn we helemaal opnieuw moeten beginnen. Toen we het nieuwe plan voorstelden, toen was het weer niet goed. Er was discussie over welke kant het fietspad moest komen, de voorgestelde asverschuiving werd door een aantal mensen afgewezen. Openbaar Domein is nu aan het plan aan het aanpassen. Dan moet het nog in aanbesteding gaan (4-tal maand), met als gevolg dat het waarschijnlijk pas in 2021 zal kunnen worden uitgevoerd.

Jeroen Adam (Mowi, Kolvestraat 4): Hoe zal het verkeersverloop zijn tijdens de werken?

Burgemeester Dirk De fauw: Dat moet nog uitgedokterd worden door Openbaar Domein in samenspraak met de politie. Het zal in fasen gebeuren zodat er altijd doorgaand verkeer mogelijk blijft. We zullen zeker de Pathoekeweg niet volledig afsluiten gedurende bepaalde tijd. Ook de grote rotondes worden nu aangelegd in verschillende fasen, zodat er altijd doorgaand verkeer mogelijk is.

Schepen Mercedes Van Volcem: We zullen wel al de aangekondigde quick-wins in de Kolvestraat uitvoeren: van 70 km/uur naar 50 km/uur. Wat we nog niet hebben en misschien nooit zullen hebben is een ideale oplossing voor fietsers aan het kruispunt Kolvestraat x Monnikenwerve.

Jeroen Adam (Mowi, Kolvestraat 4): Jullie zouden ook een proefproject doen vooraleer het fietspad aan te leggen. Komt dat er nog?

Schepen Mercedes Van Volcem: Ja, dat is voorzien.

Jeroen Adam (Mowi): We zouden het appreciëren om daarover gecommuniceerd te worden. We zijn begonnen met fietslease en dat loopt als een trein. Mensen zijn er zeker voor te vinden om meer en meer met de fiets naar het werk te komen en zo'n fietspad zal dat alleen nog maar doen toenemen.

Schepen Mercedes Van Volcem: Het grote probleem in de Kolvestraat zijn de opritten. De bedrijfsleiders zijn bezorgd dat ze niet meer vlot zullen kunnen in- of uit kunnen rijden of hun zone voor laden en lossen zullen verliezen. Iedereen wil het fietspad aan de overkant en niet voor zijn eigen bedrijf.

Bewoner: Zullen die ventwegen parkeervrij gehouden worden? Er moet er maar één staan op 10 à 15 meter van de oprit en je kan niet meer op de oprit rijden.

Adel Lannau: We houden daar rekening mee.

Dries Degroote (Garage Opel Degroote, Kolvestraat 78): Is er op die ventwegen iets voorzien zodat de opliggers er kunnen keren? Bij ons komen er opleggers met auto's op en nu staan die op de weg om te lossen. In de nieuwe situatie zullen ze op de ventweg staan, maar als die doodlopend is, dan zitten we met een immens probleem, want achteruitrijden op de ventweg is levensgevaarlijk.

Ivan Knockaert (Ivan Bakkerijmachines, Kleine Monnikenwerve 34): Ik vind dat de rotonde veel te klein is en de intensiteiten aan verkeer niet zal kunnen opvangen.

Misschien komen er aan de overkant van de Blankenbergse Steenweg nog extra bedrijven zich vestigen, wat nog extra verkeer aantrekt.

Ivan Poleyn (Umicore, Kleine Pathoekeweg 82): Wordt er in de Kleine Pathoekeweg iets voorzien voor fietsers? Wij promoten bij onze werknemers ook het gebruik van de fiets om naar het werk te komen en stellen vast dat in de zomer 50 % van onze mensen dat doen. Maar we merken dat er vele verkeersongevallen gebeuren, meestal met zware gevolgen. De arbeidsongevallenverzekering vraagt om trainingen te geven, waartoe we zeker bereid zijn. Maar de weg is gevaarlijk voor fietsers, zeker ook omdat daar vaak containers van Sita langs de weg staan.

Burgemeester Dirk De fauw: We nemen dit mee in het wijkmobiliteitsplan van de Blauwe Toren.

Bewoner: Is er een mogelijkheid om het rechts afslaand verkeer naast het rondpunt te houden en enkel het links afslaand verkeer op de rotonde te brengen? bv. als je van Brugge komt, dat je rechtdoor kan, en als je van de brandweer komt en rechtsaf moet dat je dan rechts naast de rotonde kan rijden?

Adel Lannau: Dan creëer je nieuwe kruispunten. We voorzien dat wel als er een capaciteitsprobleem is, maar dat stelt zich hier niet.

Bart Slabbinck: Enkel voor uitzonderlijk transport kan je dat overwegen.

Adel Lannau: Ook langs de zuidelijke ventweg willen we dat niet voorzien, want dan creëer je weer een conflictsituatie met de fietsers en krijg je een probleem van dode hoek voor vrachtwagenbestuurders.

Bewoner: Hebben jullie een T-splitsing overwogen met verkeerslichten?

Adel Lannau: Ja, maar dat is te gevaarlijk. Als je lichten plaatst, heb je niet het snelheidsremmend effect. Het zou ook moeilijker worden voor vrachtwagens om er te draaien. Voor fietsers zou het wel beter zijn. Bij lichten heb je meestal een hoofdrichting, nu zijn er op de rotonde drie gelijkwaardige takken en dat is meer voor de hand liggend.

Bewoner: Kan er overwogen worden om een tweebaansrotonde te voorzien? En kunnen jullie dan een suggestiestrook voorzien?

Adel Lannau: We zullen hier geen tweevakken op aanleggen. Veiliger is het niet en het is er te smal. We zullen de strook wel verbreden, maar niet ontdebelen.

Bart Slabbinck: We kunnen hier kijken voor een soortgelijke rotonde zoals aan de Torhoutse Steenweg/Leopold III-laan met 2 cirkels met daartussen een kleine opstaande boord die een vrachtwagen niet voelt, maar een automobilist wel, zodat een vrachtwagen wel die grote zwiepbeweging kan maken.

Einde vergadering: 20.15 uur