

Verlag informatievergadering Kolvestraat

4 november 2019 om 19.00 uur
IVBO

Panel

- Mercedes Van Volcem, schepen voor Openbaar domein
- Marijke Vrielinck, openbaar domein - wegen sector noord
- Bart Slabbinck, deskundige mobiliteit
- Nathan Vandendriessche, Communicatie & Citymarketing (moderator)
- Jean-Pierre Van Loocke, Communicatie & Citymarketing (verslag)

Zaal

8 aanwezigen

1. Verwelkoming door Nathan Vandendriessche

- Verwelkoming
- Voorstelling panel

2. Inleiding door schepen Mercedes Van Volcem

Al lang wens van stadsbestuur om veilige fietsroute te hebben naar de bedrijven toe. Op een eerste vergadering werd er echter geen consensus bereikt. Vandaar dat we hier weer samenkomen met een aangepast plan.

Voorstelling van het project: verkeersveiligheidsanalyse door Bart Slabbinck

Op de vorige bewonersvergadering waren er ook vragen over verkeersveiligheid en de snelheid. Ik was er toen niet bij, maar kreeg wel het verslag en nam jullie boodschap ter harte. Samen met de lokale politie bekeken we welk soort ongevallen er de laatste jaren in de Kolvestraat gebeurd zijn en onderzochten we hoe we de straat verkeersveiliger kunnen maken.

3 lokaties ongevallen

- Zwart punt Kolvestraat/Pathoekeweg. Hier gebeuren de zwaarste ongevallen. Dit kruispunt valt echter buiten de zone die we hier vanavond bespreken. Dit neemt niet weg dat we er wel een case studie van maken. We laten dat doen door het studiebureau Arcadis en hopen tegen begin volgend jaar een voorstel van aanpak te hebben dat we dan graag aan jullie voorstellen.
- Toeritten langs Kolvestraat: ongevallen met auto's die een toerit of de Kolvestraat oprijden en in conflict komen met fietsers alsook motorrijders die een wachtvrij voorbij rijden en aangereken worden bij een afslaand voertuig.
- Kruispunt met Blankenbergse Steenweg: de zwaarste ongevallen gebeuren door auto's die rechts afslaan (van Blankenbergse Steenweg naar Kolvestraat) en tijdens dit manoeuvre fietsers aanrijden die op de Blankenbergse Steenweg rechtdoor rijden.

Oorzaken: een samenspel van factoren:

- menselijke factor: onoplettendheid of te hoge snelheid of dode hoek
- weginfrastructuur die uitnodigt tot snel rijden

Mogelijke oplossingen

- Factor mens is zeer belangrijk. Daarom is het aanbevelingswaardig om de werknemers te attenderen op huidige knelpunten (hoger) en om bv. chauffeurs goed op te leiden bv. over de dode hoek
- snelheidscontroles laten doen door de politie
- de infrastructuur aanpassen

Uitgangspunten

- Andere aanpak nodig dan in een woongebied: we hebben hier te maken met frequent vrachtverkeer, ook woon-werkverkeer, grote bedrijven en grootschalige architectuur: bv. bomen zijn hier niet nodig.
- In bijzonder aanwezigheid vrachtwagens is een specifiek aandachtspunt omdat hun stopafstand groter is, omwille van de dode hoekproblematiek en omwille van hun massa (impact aanrijdingen).
- Hoge snelheid: 70 km/uur in Kolvestraat. Lagere snelheid draagt bij om beter zicht te hebben op de omgeving waardoor kleinere kans op aanrijdingen. Zorgt er ook voor dat de ernst aanrijden minder erg is.

De aanpak die we voorstellen

- * Conflictvrije groenfase voor fietsers aan kruispunt met Blankenbergse Steenweg:
 - voorzien van een drukknop voor fietsers. Als fietsers op de Blankenbergse Steenweg rechtdoor willen rijden, moeten ze op de drukknop duwen en wachten tot ze groen licht krijgen, dit is een aparte groenfase waardoor er geen conflict kan zijn met rechtsafslaande voertuigen.
 - uitbuigen van de fietspaden, zodat de fietsers weggetrokken worden van het kruispunt
 - voorzien van een doorsteek voor fietsers voorbij het kruispunt. Fietsers die van Sint-Pieters komen en naar de Stock Vermeersch zullen eerst het kruispunt moeten oversteken op het fietspad langs de Blankenbergse Steenweg. Via een doorsteek voorbij het kruispunt kunnen ze dan de straat naar de Stock Vermeersch inrijden. Die doorsteek zal er een zijn voor fietsverkeer in beide rijrichtingen. Fietsers zullen dus in twee bewegingen moeten oversteken, wat minder plezierig is voor hen maar absoluut veiliger.
- * Snelheidsbeperking in Kolvestraat van 70 naar 50 km/uur
- * infrastructuur aanpassen: aanleg van fietspaden, versmallen van de rijweg
- * oproep aan de bedrijven: werknemers alert maken op mogelijke conflictsituaties.

3. Toelichting plan door Marijke Vrielinck

Plan is aangepast aan de opmerkingen gemaakt door de bewoners tijdens de vergadering van maart 2019. Het plan houdt van in het begin al rekening met de toelichting die Bart Slabbinck daarnet gaf, zij het op gevoelsmatige basis.

3 knelpunten: kruispunt Blankenbergse Steenweg, aanwezigheid van vele opritten, te hoge snelheid.

1) Wegtrekken fietspad uit kruispunt Blankenbergse Steenweg

- fietsers kunnen niet meer oversteken in de Kolvestraat, ook niet wanneer ze vanuit de Kolvestraat richting Sint-Pieters/binnenstad willen rijden. De fietsopstelstrook wordt daar verwijderd.
- fietspad buigt uit richting Stock Vermeersch. Fietsers dienen in de ventweg Blankenbergse Steenweg over te steken naar langs fietspad Blankenbergse Steenweg en de moeten de Kolvestraat kruisen op het lichtengeregeld kruispunt.
- Ter hoogte van Stock Vermeersch wordt ook een doorsteek door groene berm naar fietspad op Blankenbergse Steenweg voorzien.

2) Versmallen rijweg en verlagen snelheid van 70 km/uur naar 50 km/uur

3) Beperken opritten en versmallen van de opritten + asverschuiving

4) Verhoogd fietspad en fietspad afgesloten van rijweg door een haagje

Aan de ene kant komt het fietspad op een verhoogde berm met een overrijdbare boordsteen. Aan de andere kant wordt er tussen het fietspad en de rijweg een haagje geplant daar waar er geen opritten zijn. Om die haag te kunnen aanplanten snijden we een gedeelte van het beton gewoon open.

5) Bijkomende groenstroken

We voorzien een aantal bijkomende groenstroken:

- bij nr. 5 Dewynter
- nr 7
- 17-19 garage Nachtegalee (vraag om hier overrijdbare grasdalen te leggen)
- 27-29 autokeuring (ook vraag om daar deels grasdalen te leggen zodat je er kan parkeren)
- nr. 4-10 Pieters: kleine strookjes
- nr. 22-24 First Tent (kleine strook)(geen probleem want manoeuvreren gebeurt op eigen terrein)
- Allo Brugse Visrokerij (groenstrookje aan het fietspad zodat je moet oprijden aan ene oprit en afrijden aan andere oprit)(specifieke situatie)
- nv Robland (klein stukje)(oprit dichtmaken)
- nr. 50 Landuyt (oprit dichtmaken).

6) Fietspad in beton met rode kleur

We kiezen niet voor asfalt, maar voor beton. Beton zorgt voor een grotere weerstand tegen oprijden en draaiende bewegingen. Nadeel: uithardingsperiode duurt iets langer dan bij asfalt.

We zullen met de aannemer afspreken dat er in zones wordt aangelegd. Straat zal waarschijnlijk niet moeten afgesloten worden. Eerst werkzaamheden op de berm. Voor fietspad op de weg moet er alleen voor de haag een strook worden uitgeschoten. Voor het fietspad zelf ligt het beton er al en wordt daar alleen een rode laag op gelegd. Dat gaat snel.

4. Vragenronde

Kruispunt Kolvestraat/Blankenbergse Steenweg

Wegtrekken fietspad uit kruispunt

Xavier Robeyns (Fietsersbond): Fietsers die daar voor de eerste keer komen zullen niet weten wat hen overkomt. Goeie signalisatie zal nodig zijn.

Marijke Vrielinck: We plaatsen niet zomaar extra wegwijzers. De ervaring zal ons leren of we er moeten zetten of niet. Maar als het echt nodig is, zullen we er wel plaatsen. Aan de Stock Vermeersch zal dit waarschijnlijk wel nodig zijn.

Xavier Robeyns (Fietzersbond): Zullen mensen die het daar niet kennen wel weten dat ze een andere weg moeten gebruiken als fietser?

Marijke Vrielinck: Het zal snel duidelijk zijn voor de fietsers. We kunnen indien nodig hier en daar wel nog een pictogram zetten om het te verduidelijken. Bv. een bord met daarop: Fietzers: doorsteek gebruiken!

Xavier Robeyns (Fietzersbond): Hoe lang duurt de cyclus aan de verkeerslichten voordat het licht op groen zal springen voor fietsers?

Bart Slabbinck: AWW probeert cyclussen te maken van een anderhalve minuut tot max. 2 minuten.

Rotonde?

Christopher Strubbe (Altus): Kan je een rondpunt aanleggen aan het kruispunt met de Blankenbergse Steenweg?

Bart Slabbinck: Dat zou nadelig zijn voor de doorstroming. Een rotonde werkt goed als je een samenkomst van gelijke verkeersstromen hebt. Bovendien primeert een vlotte doorstroming op de Blankenbergse Steenweg.

Marijke Vrielinck: De doorstroming gaat vlotter met verkeerslichten.

Bart Slabbinck: Dat is zo. Een rotonde zou hier een omgekeerd effect hebben.

Fietspad: haagje, breedte

Christopher Strubbe (Altus): Als je het fietspad aanlegt op de rooilijn, moet je dan ook een haagje zetten?

Marijke Vrielinck: Nee, daar leggen we het fietspad verhoogd aan.

Bernard Sioen (Keuringsbureau Motorvoertuigen): Hoe breed is het fietspad?

Marijke Vrielinck: 1,75 m aan de beide kanten. Dat is het minimum. Minder kan niet omdat ook bakfietsen en fietsen met fietszakken door moeten kunnen.

Tweerichtingsfietspad?

Xavier Robeyns (Fietzersbond): Kan je aan het kruispunt in de Kolvestraat een tweerichtingsfietspad voorzien?

Marijke Vrielinck: Dat doen we niet omdat dat te gevaarlijk is.

Opmerking Xavier Robeyns: Er zullen daar wel fietsers geneigd zijn om in tegenrichting te rijden op het fietspad.

Marijke Vrielinck: Dat is dan op eigen risico. Wij zullen daar geen tweerichtingsfietspad aanleggen hoewel er minder opritten zijn en er minder gevaar is voor aanrijdingen door auto's die vanop een oprit de straat oprijden.

Christopher Strubbe (Altus): Kan je niet beter een dubbelrichtingsfietspad aanleggen?

Marijke Vrielinck: We kunnen dat niet doen omwille van de vele opritten. Chauffeurs moeten dan bij het in- en uitrijden naar de beide kanten kijken om te zien of er geen fietsers afkomen. Het is al moeilijk genoeg al ze uit 1 richting komen.

Bart Slabbinck: Langs de Pathoekeweg is er in de richting Brugge (richting de vroegere site van Philips) een dubbelrichtingsfietspad. We stellen vast dat er op kruisingen met private toeritten veel aanrijdingen gebeuren. We zijn nu aan het kijken hoe we de kruising van een toerit met het dubbelrichtingsfietspad beter kunnen accentueren met pictogrammen e.d. omdat een autobestuurder niet verwacht dat er van 2 kanten fietsers kunnen komen.

Versmallen rijweg en verlagen snelheid

Marijke Vrielinck: Op de vorige vergadering kregen we te horen dat jullie vinden dat de rijweg te breed is.

Frederik Nachtegale (Garage Nachtegale): Dat waren mijn woorden, maar je verdraait ze. Wat ik zei is dat de rijbaan breed genoeg is om daar aan beide kanten een fietspad aan te leggen, maar niet dat de rijbaan te breed is. Wat ik wel beaam en iedereen hier zal dit doen, is dat de snelheid in de Kolvestraat te hoog is.

Marijke Vrielinck: We versmallen de rijweg en leggen het fietspad aan 1 kant op de rijweg en aan de andere kant weg van de rijbaan met een haagje ertussen zodat er nog een rijwegbreedte van 6,8 m overblijft.

Parkeren op de rijweg

Frederik Nachtegale (Garage Nachtegale): Mag er nog geparkeerd worden op de rijweg?

Marijke Vrielinck: Dat is niet de bedoeling, maar strikt genomen mag het wel. Er mag geparkeerd worden als de rijweg minimum 5 m breed is. Als we het zouden willen verhinderen, dan zouden we daar een aslijn kunnen aanbrengen, maar dat is nu nog niet voorzien.

Definitief plan?

Bernard Sioen (Keuringsbureau Motorvoertuigen): Ligt dat plan al vast?

Marijke Vrielinck: Nee, het is een voorontwerp.

Fietspad onder spoorwegtunnel

Christopher Strubbe (Altus): Verandert er iets aan het fietspad onder de tunnel?

Marijke Vrielinck: Nee.

Gevaarlijk kruispunt Kolvestraat/Monnikenwerve

Christopher Strubbe (Altus): Plaatsen jullie verkeerslichten op het kruispunt Kolvestraat - Monnikenwerve?

Xavier Robeyns (Fietzersbond): Het is daar levensgevaarlijk.

Marijke Vrielinck: Het is gevaarlijk voor fietsers en ook voor auto's die van in Monnikenwerve komen en links willen afslaan in de Kolvestraat, omdat ze weinig zicht hebben op het verkeer doordat de auto's met hoge snelheid uit de tunnel komen.

Bart Slabbinck: Interessant om te weten is dat er nog een fietsersbrug komt over de Kolvestraat. Fietsers die van Brugge naar Zeebrugge rijden zullen zo op een veilige manier de Kolvestraat over kunnen fietsen. Voor meer uitleg: zie p. 8 van dit verslag + bijgevoegd artikel.

Xavier Robeyns (Fietzersbond): Ik blijf zeggen dat het kruispunt Kolvestraat/Monnikenwerve heel gevaarlijk is, zowel voor auto's en nog meer voor fietsers.

Marijke Vrielinck: De snelheidsbeperking tot 50 km/uur zal gelden voor heel de Kolvestraat, dus ook in het stuk voor en in de tunnel. Auto's zullen dus minder snel uit de tunnel komen.

Xavier Robeyns (Fietzersbond):: Kan je er verkeerslichten zetten?

Christopher Strubbe: Ik stel voor om daar een rondpunt te maken.

Bart Slabbinck: Hiervoor heb je niet genoeg ruimte. Je hebt minstens een diameter van 18 of zelfs 24 m nodig in functie van het vrachtverkeer.

Christopher Strubbe: Eenrichtingsverkeer invoeren?

Bart Slabbinck: Het enige wat je zou kunnen doen is de linksafslaande beweging verbieden voor het verkeer dat uit Monnikenwerve komt.

Marijke Vrielinck: Wie dan naar de Pathoekeweg moet, moet wel heel ver omrijden.

Krinkelstraat en fietsverbinding met B-Park

Xavier Robeyns (Fietsersbond): Met de Fietsersbond hebben we al dikwijls gevraagd om een fietsverbinding te maken tussen de toekomstige F31 (Brugge – Zeebrugge) en de parallelle baan (de Krinkelstraat).

Marijke Vrielinck: De Krinkelstraat loopt achter het terrein van de bedrijven. Eigenlijk zouden we moeten erop aansturen dat de bedrijven op de Krinkelstraat aantakken zodat de mensen die met de fiets naar hun werk gaan langs daar kunnen rijden i.p.v. te moeten rijden langs de Pathoekeweg.

Xavier Robeyns (Fietsersbond): Tussen B-Park en de Kolvestraat is er geen fietsverbinding.

Marijke Vrielinck: Misschien is dat iets voor een volgende fase.

Beperken en versmallen van de opritten + asverschuiving

Christopher Strubbe: Ik vind dat de opritten te smal zijn gemaakt. Als je met een camion achteruit wil rijden op de oprit, dan heb je daar meer ruimte voor nodig.

Marijke Vrielinck: We zullen bedrijf per bedrijf nog eens langsgaan om het te bekijken. Nu zijn de opritten op 4 m breedte ingetekend, maar we kunnen eventueel hier en daar wel naar 5 meter gaan als dat nodig is. Maar wat zeker niet de bedoeling is, is om de opritten die nu 15 meter breed zijn zo breed te houden.

Frederik Nachtegale (Garage Nachtegale, Kolvestraat 17-19): Is die asverschuiving in de Kolvestraat nodig? Ze ligt ter hoogte van ons terrein waar dagelijks een 4-tal opleggers komen laden en lossen. Ik vrees dat de opleggers door die asverschuiving niet meer zullen kunnen parkeren. Is die asverschuiving nodig? Kan ze ergens anders voorzien worden bv. ter hoogte van Brico Planet?

Marijke Vrielinck: Die asverschuiving is bedoeld om de snelheid te drukken. We stellen voor om die daar aan te leggen om zo de bomen maximaal te kunnen behouden. We voorzien dat jullie daar een oprit hebben van 6,8 m. Eventueel kunnen we kijken om de asverschuiving wat op te schuiven.

Frederik Nachtegale (Garage Nachtegale): Voor laden en lossen heb je 25 m nodig. Die oplegger die bij ons komt is daar niet meteen weg. Ze staat daar min of meer een halfuur.

Marijke Vrielinck: Je hebt daar 5,5 m oprit, 7,6 m bestaande groenzone, dan weer een oprit van 7,5 m en 19,61 m waar we een groenstrook maken. Als we die groenstrook weglaten, is er wel ruimte genoeg.

Bart Slabbinck: Mag ik vragen dat je een foto neemt om aan te geven hoeveel ruimte een camion daar nodig heeft?

Frederik Nachtegale (garage Nachtegale): er is ook ruimte nodig voor het weggrijden van de auto's van de parking; geen doorgang over de berm zal ontzettend veel manoeuvreren meebrengen.

Marijke Vrielinck: De berm zal voorzien worden in grasdallen.

Steven Wybouw (First Tent bvba): Ik stel voor dat je alles omdraait, in spiegelbeeld zet. Met de asverschuiving aan de kant van Brico Planet. Aan de kant van het voormalig visbedrijf Pieters (dat nu is overgenomen door Mowi) laat je best de fietsers rijden op de baan. Nu gebeuren daar geen ongevallen, maar als je ze op de berm zal steken, zullen ze in conflict komen met de

opleggers die daar staan te lossen en te laden. Er zijn daar 10 laadbruggen en er komen er schatting 30 à 60 camions per dag laden en lossen. Weten jullie dat? Hebben jullie daar al eens een studie over gemaakt? Het zou beter te zijn om de fietsers daar op de rijbaan te houden. Nu neem je daar 2 m van de rijbaan weg om dat fietspad te voorzien, maar de camions hebben die ruimte nodig.

Marijke Vrielinck: We nemen daar maar 1,75 m in voor het fietspad en op de vorige bewonersvergadering was de bedrijfsleider aanwezig en hij had daar geen probleem mee.

Steven Wybouw (First Tent bvba): Ik zal het illustreren met videobeelden. Ik zal een snapcamera zetten bij Pieters om aan te tonen hoe de situatie daar is en de beelden dan versneld zetten en die aan jullie bezorgen.

Steven Wybouw (First Tent bvba): Je kan het fietspad beter voor de Brico leggen.

Mercedes Van Volcem: Het is voor mij niet absoluut noodzakelijk om die bomen daar te behouden. Ik wil wel meer bomen in Brugge, maar vind die niet essentieel in een bedrijfzone. We kunnen die ook elders gaan planten.

Christopher Strubbe (Altus): Het zal nog altijd gevaarlijk zijn voor fietsers, maar minder gevaarlijk dan wanneer jullie de fietsers dichtert zullen laten rijden tegenaan Pieters.

Steven Wybouw (First Tent bvba): De asverschuiving breng je dan best aan de overkant van de weg aan.

Marijke Vrielinck: We zullen dat door de politie laten onderzoeken.

Bernard Sioen (Keuringsbureau Motorvoertuigen): Moet die asverschuiving er komen?

Bart Slabbinck: We voorzien die om de snelheid te verlagen. Op een rechte baan ben je als chauffeur sneller verstrooid en rij je zonder het te beseffen automatisch sneller. Die knik zal ervoor zorgen dat de maximale snelheid beter gerespecteerd wordt. Het is niet noodzakelijk, maar het zal wel helpen om die 50 km/uur af te dwingen.

Op basis van een brainstorm blijkt echter dat een asverschuiving toch niet weerhouden kan worden. Zo zal het tijdelijk stationeren van o.m. opleggers met auto's zorgen dat 1° het zicht geblokkeerd wordt en dat 2° voertuigen en in het bijzonder vrachtwagens omstandige uitwijkmanoeuvres moeten doen én dit ter hoogte van een asverschuiving, of hoe dit kortom een verkeersonveilige situatie kan creëren.

Bernard Sioen (Keuringsbureau Motorvoertuigen): 's Ochtends openen we om 6.30 uur de poort, maar dan staan daar altijd al auto's te wachten, weg van de straat. Als je daar een fietspad aanlegt, zullen die auto's daar niet meer kunnen parkeren.

Marijke Vrielinck: De auto's mogen wel op de weg staan. We kunnen de groenzone daar in grasdallen aanleggen zodat je er wel nog kan parkeren of overrijden.

Nieuwe eigenaar Kolvestraat 13: Er is een omgevingsvergunning voor gewijzigde opritten. Het plan houdt hiermee geen rekening.

Marijke Vrielinck: Wij zullen de omgevingsvergunning opzoeken en de plannen aanpassen aan de nieuwe situatie.

Flitspaal?

Steven Wybouw (First Tent bvba): Kan je niet beter een flitspaal zetten?

Bart Slabbinck: Je ziet vaak dat auto's vertragen voor een flitspaal en er voorbij dan weer optrekken. Bovendien plaatsen we niet zomaar flitspalen. Als we de snelheidsprocedure uitvoeren, dan meten we eerst anoniem, daarna met een snelheidsindicatiebord en dan pas met een flitser. Het geld gaat trouwens niet naar de Stadskas maar naar de hogere overheid.

Middeneiland?

Xavier Robeyns (Fietzersbond): Kan je een middeneiland aanleggen?

Marijke Vrielinck: Dat kan niet omwille van de vele opritten.

Bart Slabbinck: Het kan ook niet omwille van de vele vrachtwagens die een bepaalde draaicirkel nodig hebben om in te kunnen rijden.

Xavier Robeyns (Fietzersbond): Voor ons hoeft het niet dat de rijbaan smaller wordt gemaakt. Er moet alleen afgedwongen worden dat er niet te snel gereden wordt. Voor ons mag dat gerust met bekeuringen zijn.

Bart Slabbinck: Dat is dweilen met de kraan open.

Zone 30?

Christopher Strubbe (Altus): Het mag zelfs voor mij zone 30 worden. Dat zou trouwens goed zijn voor de veiligheid aan het kruispunt met Monnikenwerve.

Frederik Nachtegale (Garage Nachtegale): Vroeger mocht je onder de tunnel maar aan 30 km/uur rijden.

Bart Slabbinck: Op zo'n rechte weg zou een max. snelheid van 30 km/uur niet geloofwaardig overkomen.

Bernard Sioen (Keuringsbureau Motorvoertuigen): Bij ons moeten er soms ook vrachtwagens oprijden. Wanneer er dan auto's staan op de weg gaat dat heel moeilijk. Als daar nog een asverschuiving bijkomt, wordt dat nog moeilijker.

Schepen Van Volcem: We voorzien dan geen asverschuiving.

Proefproject met led-verlichting op fietspaden door Bart Slabbinck

Het college van burgemeester en schepenen keurde in het bestuursakkoord goed dat er een proefproject komt met led-verlichting, die een kruising van een fietspad met een drukke weg aanduidt, zoals men dat in Hasselt heeft. Ik stel voor dat we dat doen in de Kolvestraat bij het kruispunt met Monnikenwerve. Wat je dan krijgt, is dat in donkere lichtomstandigheden een led-strook t.h.v. de oversteek van het fietspad oplicht als er een fietser gedetecteerd wordt, waardoor een bestuurder attent wordt gemaakt op een naderende fietser. Voor meer uitleg: zie de bijlage.

Bijkomende info: Fietzersbrug over Kolvestraat

Bart Slabbinck: De Provincie heeft plannen om naast de spoorwegbrug een fietzersbrug te laten aanleggen over de Kolvestraat. De fietzersbrug zal komen in het verlengde van Zeveneke en deel uitmaken van de fietssnelweg tussen Brugge en Zeebrugge. Dit jaar is de studie hierover aanbesteed. De uitvoering zal waarschijnlijk plaatsvinden in 2022-2023 (let wel: dit is onder voorbehoud).

Slot (door Nathan Vandendriessche)

Indien nog vragen: communicatie@brugge.be of mobi@brugge.be

Bijkomende vraag gesteld op Hoplr door Tom Gevaert: De vele bomen op het nieuwe plan zijn uiteraard mooi maar zorgen hopelijk niet voor te veel gladde plaatsen door afgevallen bladeren.