

1. verwelkoming, voorstelling panel en agenda door Jonathan Nowakowski

- welkom
- voorstelling panel
 - de heer Renaat Landuyt, Burgemeester
 - de heer Bart Slabbinck, Mobiliteit
 - de heer Commissaris Alain Strubbe, unit verkeerstechniek van de dienst Verkeerszaken Politie Brugge
 - de heer Jonathan Nowakowski, Communicatie & Citymarketing
 - mevrouw Esther Holvoet, Communicatie & Citymarketing (verslag)
 - technische assistentie en geluidsopname: Solitech
- agenda en verloop

1. verwelkoming, voorstelling panel en agenda	de heer Jonathan Nowakowski
2. inleiding	de heer Renaat Landuyt, Burgemeester
3. toelichting verkeersverloop West-Brugge	de heer commissaris Alain Strubbe
4. toelichting fietsoversteek Bloedput	de heer Bart Slabbinck
5. vraagstelling en bespreking	
6. slotwoord	
- aanwezigen: 35-tal personen

2. inleiding door Burgemeester Renaat Landuyt

Welkom ook in mijn naam. Ik zal heel kort zijn, wat we vandaag bespreken, en het is letterlijk bespreken, want er moet effectief nog een keuze gemaakt worden in verband met een zekere verkeerssituatie en dat doen we liever met maximale inspraak.

Vanaf 15 juli zullen de werken op 't Zand klaar zijn. Op 1 september, de zaterdagavond, is er een groot feest. Het feest werd gepland in september voor de zekerheid, maar eigenlijk zoals het nu verloopt, er werd gewerkt in weer en wind, zal men dus wel klaar zijn met de heraanleg tegen het bouwverlof, half juli.

Wat betekent dit? Door de aard van het nieuwe plein wordt West-Brugge terug een deel van het ei van Brugge. Dat is een keuze die destijds gemaakt werd bij het uitschrijven van de wedstrijd voor het concept van de heraanleg. Er wordt gebruik gemaakt van een techniek om de geschiedenis, die begonnen was rond 1830, ongedaan te maken. Er was dan de hype, de modernisering van België, en er werd een spoorlijn aangelegd Brugge-Oostende, die het ei van Brugge doorsneed. Nadien werd de spoorlijn een beetje verlegd, maar die sleuf was er en men heeft daar dan de ring laten doorlopen. In de jaren 80 was er dan de constructie van de parking en een dak op de parking, en dat was het zogenaamde Zand.

Nu, naar aanleiding van het feit dat alles versleten was, werd er gekozen voor een heraanleg. Waarom duren dergelijke werkzaamheden zo lang? Omdat de ondergrond van dit plein vol zit met buizen en kabels: een wirwar aan technische infrastructuur. Ook rond het concertgebouw is het zeer moeilijk werken door alle kabels en leidingen die er lopen. De ondergrondse werken zijn nu gelukkig beëindigd.

Door de moderne techniek hebben ze het plein een duw kunnen geven waardoor het niet meer rechthoekig is op die snede, maar het heeft terug de structuur gekregen van 1562, zoals je terug vindt op de kaart van Marcus Gerards, terug de Middeleeuwse structuur dus.

Door die knik die we kunnen geven, kunnen we er voor zorgen dat West-Brugge opnieuw tot het centrum van Brugge behoort.

Dat heeft zijn implicaties en er zal een periode van gewenning nodig zijn, zeker voor mensen die van Sint-Michiels en Sint-Andries komen en voor West-Brugge. Er zullen voor het autoverkeer (in het bijzonder) een paar implicaties zijn. Want mensen die al jaren in de binnenstad wonen, weten dat er een lussysteem bestaat. Je rijdt niet zomaar door de binnenstad. Soms moet je 500 meter rijden met de auto om bij de burens te geraken, en te voet is het maar 10 meter. Dat zijn situaties die je kan hebben in de binnenstad en die gaan we nu ook krijgen in West-Brugge.

De heraanleg van 't Zand bood dus de mogelijkheid om het sluipverkeer zoveel als mogelijk uit West-Brugge te halen zonder de bereikbaarheid van de bewoners in het gedrang te brengen. Naar analogie met de maatregelen in de woonstraten ten zuiden van de Smedenstraat worden ook verkeersmaatregelen genomen in straten ten noorden van de Smedenstraat om het doorgaand verkeer weg te houden uit deze wijk.

3. toelichting verkeersverloop door de heer Commissaris Alain Strubbe

Vóór de werken werden aangevat, werden er tellingen uitgevoerd. Daaruit bleek dat 80% van de voertuigen die door de Smedenpoort rijden, geen bestemming hebben in West-Brugge, maar een bestemming hadden verder in de stad. De helft van de voertuigen sloeg rechtsaf richting station en verder richting Assebroek. De andere helft sloeg linksaf waarvan het grootste gedeelte verder reed richting Ezelpoort. Een kleiner gedeelte sloeg aan de Bloedput rechtsaf naar de tunnel en opnieuw richting station. Dat was de situatie waarbij we kunnen vaststellen dat een deel van West-Brugge werd gebruikt als verbinding tussen het verkeer komende uit Sint-Andries en andere randgemeenten. Een situatie die niet aan te bevelen was omdat een deel van het ei van Brugge zo gebruikt wordt om opnieuw aansluiting te vinden op de ringweg.

In de gewenste toestand en door de maatregelen die we gaan treffen in West-Brugge zou de situatie in de toekomst als volgt moeten zijn: verkeer uit Sint-Andries wordt afgeleid langs de Stationslaan, Balkonrotonde en via Unesco-rotonde richting station en dan verder naar Assebroek, Sint-Kruis. Verkeer dat naar het noorden moet, wordt afgeleid via de Jan Breydellaan, naar de Bevrijdingslaan en dan linksaf naar de Gulden-Vlieslaan.

Verkeer dat de Smedenpoort neemt zal dan enkel nog bestemmingsverkeer zijn. Het zal geen enkel nut meer hebben om de Smedenpoort door te rijden:

- op het einde van de Hendrik Consciencelaan: enkel rechtsaf slaan toegelaten dus geen enkel voordeel om door de Smedenpoort te rijden als je naar het station moet. Verkeer kan enkel nog weg via de Boeveriestraat waar het verkeer verplicht linksaf moet slaan richting Vrijdagmarkt om dan verplicht linksaf te slaan richting Smedenstraat.
- verkeer in de Hauwerstraat: kan enkel nog de straten rond het Beursplein bereiken of via de Kegelschoolstraat naar de Smedenstraat rijden maar dit verkeer kan niet naar Vrijdagmarkt en 't Zand rijden.
- om het doorgaand verkeer uit de Guido Gezellelaan weg te halen zijn er twee mogelijke scenario's:

1. *scenario 1*

Als we het doorgaand verkeer er willen uithalen, moeten we een knip maken ter hoogte van de Bevrijdingslaan, met op het einde een keerpunt. Enkel plaatselijk verkeer zal dan nog toegelaten zijn in de Guido Gezellelaan. In dat geval moet verkeer in beide richtingen worden toegelaten tussen de Schouwvegersstraat en het keerpunt, zodat het verkeer West-Brugge kan verlaten via de Schouwvegersstraat naar de Hoefijzerlaan. Er wordt in de Guido Gezellelaan dan een bypass gecreëerd zodat het verkeer veilig kan kruisen. De rijrichting in de Schouwvegersstraat moet in dit geval worden omgekeerd waardoor de bewoners de Schouwvegersstraat niet meer zullen kunnen inrijden vanaf de Hoefijzerlaan. Het omkeren houdt ook in dat het verkeer de Schouwvegersstraat moet uitrijden via de Hoefijzerlaan, dat is geen gemakkelijke beweging: de zichtbaarheid is niet optimaal, er passeert veel verkeer langs de Hoefijzerlaan, ... De mogelijkheid blijft echter bestaan dat mensen die de weg kennen, de Guido Gezellelaan zullen blijven gebruiken om via de Schouwvegersstraat toch de tunnel te bereiken en zo naar het station te rijden. Hierdoor halen we het doorgaand verkeer niet uit de wijk. De ontsluiting van dit deel van West-Brugge, zal omwille van de knip moeten gebeuren via de Smedenstraat of via de Hendrik Consciencelaan en de Koning Albert I-laan. Aangezien het inkomend verkeer drastisch zal gereduceerd worden, zal de verkeerslichtencyclus aan de Smedenpoort zo worden aangepast dat het uitgaand verkeer veel langer groen licht zal krijgen. Er zal ook minder filevorming zijn in de Smedenstraat doordat de rechts afslaan beweging naar de Guido Gezellelaan enkel nog zal toegelaten zijn voor plaatselijk verkeer.

2. **scenario 2**

Scenario 2 verschilt van scenario 1 in die zin dat de dubbele rijrichting langs de Guido Gezellelaan wordt uitgebreid tot aan de Greinschuurstraat. De rijrichting in de Schouwvegersstraat blijft behouden, waardoor sluipverkeer niet via deze straat toch naar de Hoefijzerlaan en verder kan rijden. In dit scenario zijn er 3 zones voorzien voor kruisend verkeer. De Guido Gezellelaan is opnieuw enkel bereikbaar voor plaatselijk verkeer met op het einde een keerpunt. De ontsluiting van dit deel van West-Brugge gebeurt hier eveneens via de Smedenstraat of via de Hendrik Conscienceaan en de Koning Albert I-laan.

4. **toelichting fietsoversteek Bloedput door de heer Bart Slabbinck**

Ik zal iets meer vertellen over de inrichting van een fietsoversteek aan het kruispunt de Bloedput. Een opportuniteit die we hebben omwille van het keerpunt dat zou ontstaan op het einde van de Guido Gezellelaan.

Op dit moment is de Bloedput een hele grote verkeersruimte, niet altijd even overzichtelijk en veilig. Het stadsbestuur is zich daarvan bewust. Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid heeft dezelfde mening dat er iets moet gebeuren aan dat kruispunt. AWV heeft daar ook al een toekomstvisie voor de R30 opgemaakt. Dit houdt in dat het verkeer deels ondergronds zou worden gebracht, wat uiteraard de leefbaarheid te goede zou komen. Dit is een lange termijn visie. We hebben dus hiervoor nog geen exacte timing. Dat kan dus nog enkele jaren duren.

Omdat wij daarop niet willen wachten, plannen we al enkele acties op korte termijn in het kader van het mobiliteitsplan voor een leefbare stad. Nu de werken aan de N31/Bevrijdingslaan zijn afgerond, moet de Bevrijdingslaan dé invalsweg worden naar het centrum van Brugge.

Een tweede motivatie is het SAVE-charter: een actieplan "*samen actief naar veiliger verkeer*" om ervoor te zorgen dat op grote kruispunten in Brugge geen verkeersslachtoffers meer vallen. Er gebeurde een analyse, in samenwerking met de politie, van de ongevallen in Brugge. De Bloedput staat op nummer 1 op de lijst van zwarte punten met 28 ongevallen, waarvan 11 fiets-fietsongevallen en fiets-bromfietsongevallen in een periode van 3 jaar, dus om de 5 à 6 maanden een ongeval.

De meeste ongevallen gebeuren op de hoek van de doorsteek Pater Damiaanstraat en het fietspad dat langs de R30 richting Gulden-Vlieslaan loopt. De omgeving leent zich op dit punt niet voor een veilige verkeerssituatie (risicofactor omgeving). Er is een dode hoek. De fietsdoorsteek is niet zichtbaar door de woning op de hoek. Fietsers zien elkaar niet of pas op het laatste nippertje. De lichten aan de fietsoversteek over de R30 op die plaats werken als een rode lap. Fietsers zien dat het groen is en rijden dan nog eens extra snel richting die dode hoek, waardoor hun snelheid nog hoger ligt en de ongevallen nog ernstiger zijn.

Uiteraard willen we niet enkel met de vinger wijzen maar de situatie ook verbeteren, samen met AWV. De fietsdoorsteek zal worden verlegd waardoor de huidige doorsteek enkel bruikbaar wordt voor voetgangers. De oversteek over de R30 wordt uitgevoerd met een nieuwe huppelmarkering om fietsers te zeggen hoe ze moeten rijden want het blijft uiteraard een grote verkeersvlakte. Het keerpunt in de Guido Gezellelaan kan ervoor zorgen dat het fietspad kan worden doorgetrokken wat zal zorgen voor meer fietscomfort en een rechtstreekse verbinding met het fietspad op de vesten. Ook de groenfase van de lichten aan de Guido Gezellelaan zal kunnen worden toegewezen aan andere verkeersbewegingen waardoor files zullen worden gereduceerd en fietsoversteken conflictvrij kunnen gebeuren.

Zo kunnen we dus door verschillende ingrepen, infrastructureel, lichtenregeling,... dit zwart punt weggewerken in West-Brugge.

5. Vraagstelling en bespreking

1. *Oversteek voor fietsers is diagonaal over het kruispunt, waarom niet rechtdoor en korter?*
Bart Slabbinck: zo wordt aangesloten op het fietspad op de Vesten. Huppelmarkering zal voor veiligheid zorgen en fietsers hebben voldoende tijd door de langere groenfase van de lichten. Indien de oversteek rechtdoor wordt uitgevoerd is dat wel korter, maar het blijft een lang stuk en er is dan nog een extra bocht op het fietspad, waardoor de opstelruimte iets moeilijker is voor fietsers bij rood licht. De locatie wordt nog verder onderzocht want er zijn inderdaad ook wel wat minpunten aan.
2. *Waarom de rijrichting in de Lane niet wijzigen i.p.v. de Schouwvegersstraat? Er is dan geen gevaarlijk kruispunt op Hoefijzerlaan.*
Deze mogelijkheid wordt verder bekeken.
3. *Komt er aan de Smedenpoort een bord "uitgezonderd plaatselijk verkeer"?*
Alain Strubbe: er zal op het kruispunt Smedenpoort/Guido Gezellelaan zo'n bord komen.
4. *Bloedput: voor voetgangers veel tijd nodig om over te steken en doordat de tijd nu zo kort is, is de verleiding voor veel mensen heel groot om langs de fietserskant over te steken.*
Bart Slabbinck: dat is een goeie opmerking, we gaan die zeker meenemen naar de Vlaamse overheid voor de aanpassing van het lichtenplan.
5. *Als het groene licht voor fietsers echt kort wordt, dan wordt de kans op botsingen veel groter. Misschien twee aparte rijrichtingen voorzien voor de fietsers?*
Bart Slabbinck: er zal zeker nog steeds voldoende tijd zijn voor de fietsers om veilig over te steken.
6. *Omkeren van rijrichting Schouwvegersstraat: het is echt zeer moeilijk om vanuit de Schouwvegersstraat op de Hoefijzerlaan te rijden. We hebben al ervaring met tijdelijke omkeringen en je moet met twee personen zijn om veilig op de Hoefijzerlaan te kunnen rijden.:*
Alain Strubbe: vanuit de Schouwvegersstraat op de Hoefijzerlaan rijden is zeker geen evidente verkeersbeweging. Vandaar dat de politie verkeerstechnisch een voorkeur heeft voor scenario twee, maar we wilden u toch de twee scenario's voorstellen.
7. *Het is een dure ingreep, maar is het mogelijk om een fietstunnel te creëren want dat is het veiligste?*
Renaat Landuyt: er is een studie van heel de R30 waar er veel meer zal ondertunneld worden dan alleen de R30 zelf. Dat zijn enorm grote werken die wel nog even zullen duren. Nu willen we naar aanleiding van de werken aan 't Zand een versnelling krijgen van die paar ingrepen aan de Bloedput. Hierna gaan we eerst kijken wat we kunnen doen aan de verkeerssituatie aan de voorkant van het station want dat is ook een heel groot knelpunt.
8. *Bewoner van Guido Gezellelaan 49 (vlak voor de lichten): op de spitsmomenten is onze woning net een schoorsteen geworden door al de uitlaatgassen. Ik kies zeker voor scenario 1.*
Renaat Landuyt: ik denk dat scenario 2 nog beter is voor u. Het zal in elk geval een grote verbetering zijn voor u in beide gevallen, maar onderschat niet hoeveel druk zal komen van de mensen uit Sint-Andries om toch nog de Guido Gezellelaan in te rijden en om zo via de Schouwvegersstraat een korte route te vinden richting tunnel en station. Het wordt een grote uitdaging om het verkeer uit Sint-Andries niet meer door West-Brugge te leiden.
Alain Strubbe: in een ideale wereld wordt het verkeer dat van verder komt (Varsenare) af te leiden aan de Expressweg naar de Bevrijdingslaan, die de hoofdader moet worden om Brugge te bereiken. We moeten mensen echt zien te overtuigen om N31 te gebruiken die voorzien is voor zoveel verkeer en ook het promoten van de linksaf beweging aan de Bloedput waardoor men vlotter de Gulden-Vlieslaan zal kunnen indraaien.
9. *De Lane is nu sluiptweg om de Smedenstraat te vermijden dus misschien geen slecht idee om rijrichting daar om te draaien. Maar ook uitkomen van de Lane op de Hoefijzerlaan is misschien geen goed idee, want er zullen zeker toch nog mensen zijn die van daar zullen proberen om in de tunnel te rijden naar het station. Wat een gevaarlijke situatie zou zijn.*
Renaat Landuyt: we zullen het zeker onderzoeken, want dan zouden de winkeliers in de Smedenstraat heel tevreden zijn, omdat velen hun oude gewoonte zouden kunnen behouden om via de Guido Gezellelaan de driehoek te maken langs de Greinschuurstraat en de Lane en dan terug naar de Smedenstraat, maar ik ben niet zeker dat het een verbetering zou zijn voor de bewoners van de Lane.
10. *Wat wordt de verkeercirculatie op 't nieuwe zand? Is de enige circulatie dat mensen van de Smedenpoort afgeleid worden langs de Boeveriestraat en mensen die uit de*

Noordzandstraat komen de Smedenstraat inrijden? Dat is dus eigenlijk het enige mogelijke verkeer of komt er ook nog ergens verkeer op 't Zand toe?

Alain Strubbe: de enige manier om nog in West-Brugge binnen te raken is ofwel via de Smedenpoort ofwel via de Unesco-rotonde en vervolgens de Hendrik Conscienelaan, Boeveriestraat, Vrijdagmarkt en zo de Smedenstraat in. Hoe kan men nog in de Smedenstraat geraken? Vanuit de Noordzandstraat zoals dat nu het geval is, en, ook zoals dat nu het geval is, via de Hoefijzerlaan en de bypass naast de tunnel. Dus voor de Smedenstraat verandert er weinig, de Noordzandstraat blijft een aanrijroute en de Hoefijzerlaan blijft een aanrijroute. Wat verandert er wel? De vorige route die via een bypass naast het Concertgebouw over 't Zand kwam tot aan de Noordzandstraat en dan zo linksaf naar de Smedenstraat die valt weg want die verbinding bestaat niet meer en die wordt vervangen door de route Boeveriestraat - Vrijdagmarkt - Smedenstraat. De Smedenstraat blijft langs evenveel routes bereikbaar als voorheen het geval was.

11. *Het nieuwe Beursgebouw komt er aan binnen een paar jaar. Wordt daar dan extra circulatie rond verwacht?*

Renaat Landuyt: dat werkt met de bestaande circulatie. Daarom dat er daar ook geen rotatieparking komt. Die parking is in hoofdzaak gereserveerd voor professioneel gebruik (standhouders, exploitanten, sprekers, organisatoren... (124 plaatsen). Daarnaast worden er nog een vast te leggen aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor de omwonenden die een ondergrondse standplaats wensen te huren. We willen geen autoverkeer aantrekken door het Beursgebouw. De uitbreiding van de parking onder 't Zand gebeurt dan ook gelijktijdig en de capaciteit houdt rekening met de aanwezigheid van het Beursgebouw.

12. *Wij wonen in de Hoefijzerlaan en wij stellen vast dat zeer veel zwaar verkeer van de Bevrijdingslaan langs de Hoefijzerlaan passeert. Wat kunnen jullie daar aan doen?*

Renaat Landuyt: ik weet dat er nog een paar sluiproutes zijn van de Expresweg die proberen om daar de hoek af te snijden. Dat is een eeuwige strijd om dat allemaal tegen te houden en dat betekent dat we op sommige plaatsen moeten kunnen zwaar vervoer blokkeren want dan kunnen we verbaliseren.

Alain Strubbe: het blijft een moeilijke oefening zoals de burgemeester zegt. Je zit ook op een Gewestweg die aansluit op de Bevrijdingslaan waar sowieso veel inkomend, zwaar verkeer zit. Een deel daarvan gaat naar de Gulden-Vlieslaan maar een deel zoekt ook zijn weg via de Hoefijzerlaan, richting station. Ik denk dat een goeie geleiding meer in de diepte vanaf de Expresweg van belang is om het verkeer dat richting Assebroek en Sint-Kruis gaat al vroeger de goeie richting uit te sturen, zodanig dat zij niet meer de Hoefijzerlaan kunnen nemen.

Bewoonster Hoefijzerlaan: want tenslotte is dit geen laan meer, maar een autostrade.

Renaat Landuyt: maar we hebben wel in de afgelopen maanden het snelheidsregime kunnen aanpassen. Dat niet nageleefd wordt of niet altijd nageleefd wordt, dat is het eeuwige probleem, maar in ieder geval, daar hebben we de discussie met de Vlaamse overheid gevoerd om dat te doen en dat is gelukt.

13. *Verkeersborden met 50 of 70 daar kijkt men niet veel naar. Kan daar echt niets aangedaan worden op de Hoefijzerlaan? Daar wordt soms echt gecrost.*

Renaat Landuyt: de politie verbaliseert nu en dan. Het is een wikken en wegen over een weg die wij niet volledig in de hand hebben. De Hoefijzerlaan is een deel van de ring en die hebben we als stad niet volledig in de hand, daar moeten we doorgaand verkeer nog voor een stuk toelaten, dat kunnen we niet vermijden. De eerste stap die we kunnen zetten, en dat was niet evident, is dat we de snelheid naar 50 km gebracht hebben.

Alain Strubbe: er loopt een snelheidsprocedure in de Hoefijzerlaan. Nadat de 50 km is ingevoerd, werden een tijdlang tekstkarren gezet om de mensen hierop attent te maken. We hebben ook preventieve borden geplaatst om de bestuurders attent te maken. Het is een proces waarbij we eerst sensibiliseren en nu overgegaan zijn naar repressief optreden. Een gedragsverandering bij de mens gebeurt niet van de ene dag op de andere. Zoals gezegd het is een gewestweg met naast gewoontegebruikers ook veel verkeer dat er niet dagelijks passeert en dus nog altijd in de veronderstelling is dat men daar 70 km/u mag rijden. We kunnen nog eens kijken met de Vlaamse overheid of we die snelheidsbeperking nog op een andere manier kunnen duidelijk maken.

14. *Iedereen is tegen flitspalen, maar kan er daar geen vaste flitspaal komen? Vanaf 47 en verder begint men te crossen.*

Jonathan Nowakowski: uw opmerking wordt opgenomen in het verslag en dit verslag wordt ook gelezen door de mensen van de Vlaamse overheid. Zij zullen uw opmerking ook kunnen lezen, want dit is hun bevoegdheid.

15. *Ik ben bewoner van de Guido Gezellelaan in het stuk tussen de Schouwvegerstraat en de Bloedput. Ik ben voorstander van het feit dat daar nu een knip komt, maar wat als ik geen parkeerplaats vind?*

Alain Strubbe: als u nu geen parkeerplaats vindt, rijdt u waarschijnlijk het blokje rond om nog eens te proberen. Nu zal u moeten tot het op keerpunt rijden, terugkeren, en de keuze maken om ofwel via de Smedenpoort terug buiten te rijden en opnieuw rond te rijden.

Bewoner: *dat is een gigantische toer. Ik vraag mij af de straat niet kan voorbehouden worden voor bewoners?*

Alain Strubbe: ik denk dat door de invoering van plaatselijk verkeer de parkeerdruk in de Guido Gezellelaan ook voor een stuk zal afnemen.

Bewoner: *goed, maar de parkeerplaatsen moeten er wel zijn.*

Alain Strubbe: door het creëren van die drie stroken waar men zal kunnen kruisen, zullen geen parkeerplaatsen sneuvelen. Die worden gecreëerd op zones waar nu ook al niet mag geparkeerd worden. Parkeerplaatsen gaan er zeker niet minder zijn.

Bewoner: *nu gebeurt het vaak dat ik geen parkeerplaats vind en dat ik toch moet doorrijden via de Bloedput, richting Bevrijdingslaan of een toer doe. Maar mijn vraag is concreet kan die straat volledig worden voorbehouden voor bewonersparkeren?*

Renaat Landuyt: we staan allemaal onder druk met onze wagens. We hebben nu één grote beweging gedaan van betalend parkeren en bewonersparkeren. En vervolgens de tweede wagen van bewonersparkeren toegelaten. Dus in een volgende fase gaan we wellicht (maar wanneer: er moet daar eerst een politieke consensus over bestaan) een drastische keuze maken voor alleen nog de bewoner. Dit is de evolutie, maar wanneer of hoe blijft voorlopig de vraag.

Bewoner: *morgen.*

Renaat Landuyt: er zijn te veel wagens, dat is het probleem. Maar in eerste instantie, wij hebben het vermoeden, en dat is niet zomaar een vermoeden, dat doordat er minder passage zal zijn, dat ook een invloed zal hebben op het parkeren. Denk aan uw eigen gedrag. Als je ergens naartoe gaat, en je passeert er niet, dan ga je er ook niet naar een parkeerplaats zoeken. Het zou dus kunnen een positief effect hebben op het aantal parkeerplaatsen die beschikbaar blijven.

16. *Hoe geraken de mensen in het centrum met hun wagen? Hoe kunnen toeristen in Brugge geraken?*

Renaat Landuyt: ik zie dagelijks mensen die tot op de Burg rijden, en dat mag ook niet. Het is al twintig jaar zo dat je uit het centrum wordt gegooid. West-Brugge behoort nu ook tot het ei, dat betekent dat je ook zo'n circuit krijgt. Men kan niet naar het centrum rijden van Brugge. Dat kan trouwens ook niet in andere steden.

Bewoner: *en de mensen die daar wonen?*

Renaat Landuyt: die weten langs waar ze moeten rijden om voor hun deur te parkeren.

Alain Strubbe: zowel voor Bruggelingen die het centrum willen bezoeken als voor toeristen verandert er eigenlijk niets. De toegangsweg via de Unesco-rotonde, bypass langs het Concertgebouw en dan de Zuidzandstraat in, diezelfde beweging blijft ook nu bestaan. Dat was de enige toegangsweg tot de Zuidzandstraat dus daar verandert er niets aan. Als je als bewoner vanuit de Smedenstraat naar het centrum wilde gaan, moest je ook via de Hendrik Conscielaan, de Unesco-rotonde nemen en terugkeren. Dat kan ook nog steeds.

Bewoner: *ik had het vermoeden dat doordat de Boeveriestraat doorgetrokken wordt, dat dat een nieuwe toegangsweg ging zijn, maar dat is dus niet het geval.*

Renaat Landuyt: dat wordt een fietsroute. Voor de fietser een rechtstreekse lijn, zoals in de Middeleeuwen met het paard.

17. *Als inwoner en handelaar van de Smedenstraat heb ik vertrouwen in dat plan. Ik heb maar een grote vraag. We zijn 10 jaar preventief bezig met de fietsers te leren rijden waar ze moeten rijden, stoppen voor de rode lichten in plaats van er door te rijden en mijn enige vraag is: wanneer gaat er repressief opgetreden worden in de Smedenstraat voor fietsers die in de verkeerde richting op het voetpad rijden of in de verkeerde richting in de straat en daar een hele moeilijk situatie creëren? Want er rijden genoeg agenten door de Smedenstraat, maar ik denk dat die blind zijn.*

Alain Strubbe: ik kan u verzekeren, het in de verboden richting rijden van fietsers is niet alleen een probleem in de Smedenstraat. We hebben dat ook in de Zuidzandstraat en de Steenstraat. Door het creëren van die fietssnelweg vanaf de Boeveriestraat gaan we er vanuit dat sowieso heel wat minder fietsers gebruik zullen maken van de Smedenstraat in verboden richting, omdat zij nu via de Boeveriestraat echt een fietssnelweg zullen hebben over de Vrijdagmarkt, over 't Zand rechtstreeks naar de Noordzandstraat, waar ze wel gaan kunnen verder rijden in de richting van de Eiermarkt.

Bewoner: *het blijft de kortste weg dus ze zullen het blijven doen als er niet repressief wordt opgetreden voor de mensen die door de Smedenpoort komen en gewoon rechtstreeks doorrijden tot aan 't Zand. We wachten al 10 jaar tot de politie gaat optreden. Als er een auto twee seconden verkeerd geparkeerd staat, dan zijn ze er wel, om te verbaliseren.*

Alain Strubbe: we gaan dat meenemen in de toezichten die we uitvoeren in die omgeving.

6. Slotwoord

We willen u bedanken voor uw aanwezigheid, voor uw inbreng die voor dit panel echt wel nuttig en noodzakelijk is.

Ook het panel bedank ik voor hun inbreng.

U ontvangt binnenkort een brochure, die bij het stadsmagazine zal zitten, over de nieuwe verkeerssituatie naar aanleiding van de heraanleg van 't Zand..

Bijkomende opmerkingen die achteraf werden meegedeeld:

- *Verbeteren van het wegdek en voetpaden in de Guido Gezellelaan en Schouwvegersstraat*
- *Betere aanduiding snelheid 50 km/u in de Hoefijzerlaan*