

Fietsersbond Brugge
 Aan de heer Geert Demeyere
 Voorzitter Fietsersbond Brugge
 Manitobalaan 2
 8200 Sint-Andries

| | | | | |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|------------------------------------|----------------------------|
| uw kenmerk | ons kenmerk MO/2010/bv/b37 | bijlagen | verz.nr. 9312 | datum 12-04-2010 |
| contact Steve Demulder | | telefoon 050 44 86 98 | e-mail Steve.demulder@brugge.be | |

Betreft: Masterplan Fiets voor de haven van Zeebrugge en omgeving

Geachte heer Demeyere,

We hebben uw nieuw schrijven dd. 21/03/2010 inzake uw bemerkingen betreffende het "Masterplan Fiets voor de haven van Zeebrugge en omgeving" in goede orde ontvangen. De vergadering van 23 maart had als doel om de conclusie van de studie nog eens ten gronde te overlopen; op zich stonden daar geen nieuwe elementen in. Alle zaken van het besluit werden dus op voorgaande besprekingen ten gronde besproken. In concreto kwamen deze zaken ook aan bod op de stuurgroepvergadering van 14 januari ll., waar zowel uzelf als Xavier Robeyns aanwezig waren. Toen werd het document op gejuich onthaald; we vinden het dan ook vreemd dat we op datzelfde document opnieuw een resem vragen/bemerkingen krijgen. Ook hebben we via andere kanalen ondertussen briefwisseling ontvangen over het Masterplan waarbij een aantal -door de voltallige stuurgroep weerhouden- opties sinds de vorige besprekingen ook opnieuw in vraag gesteld worden. Een dergelijke werkwijze is misschien niet de meest aangewezen strategie om "constructieve bemerkingen" te maken.

Desalniettemin willen we niet nalaten om alle bemerkingen opnieuw omstandig te beantwoorden; gemakkelijks halve formuleren we de antwoorden onder de door u gestelde vraag.

- 1. Wij vinden het spijtig dat men zich in de haven beperkt tot de hoofdassen en dat men in de zijstraten, waar er meer manoeuvres gebeuren, dus dodehoekongevallen, geen fietspaden voorziet, ook niet in de toekomst. Nergens hebben fietspaden meer zin dan daar waar het evenwicht tussen zwaar vervoer en zwakke weggebruikers zo zoek is.**

Vanuit verkeersveiligheid wordt gestreefd naar een hiërarchie in het netwerk. Door een aantal assen als hoofdassen aan te duiden wordt gestreefd naar de concentratie van een maximaal aantal fietsers op deze assen. Het zijn deze assen die voorzien zullen worden van hoogwaardige en veilige fietsinfrastructuur (vrijliggende tweerichtingsfietspaden indien de lokale omstandigheden dit toelaten) omdat deze de belangrijkste rol voor de haven op zich zullen nemen. In het Masterplan wordt de klemtoon inderdaad gelegd op deze hoofdassen. Het spreekt echter voor zich dat het netwerk niet stopt bij deze hoofdassen. Vanuit de assen zal het fietsnetwerk zich verdere vertakken naar het lagere netwerk. De

concrete aanpak van alle interne havenwegen valt echter buiten de scope van het Masterplan. Het is in hoofdzaak de bedoeling om, in het kader van de stimulering van het woon-werkverkeer naar de haven, een veilige en vlotte bereikbaarheid van de haven mogelijk te maken en dit vanuit verschillende richtingen. Op de laatste stuurgroepvergadering werd het thema over de verkeersveilige inrichting van de interne weginfrastructuur met de vertegenwoordiger van het havenbestuur MBZ ook ten gronde besproken. Vanuit de stuurgroep is het stadsbestuur alleszins ook vragende partij om veilige en comfortabele fietsinfrastructuur te hebben in de haven, als sluitstuk op de rest van het Masterplan. Dit vergt echter meer gericht onderzoek naar de randvoorwaarden vanuit de locatie zelf en vanuit de gebruikers.

- 2. Als men het fietspotentieel bekijkt, p.90, zijn wij verwonderd dat deze studie ongeveer stopt aan de gemeentegrenzen. Volgens ons moet de Damse Steenweg tot Damme en de overgang tussen het jaagpad van het Leopoldkanaal en het jaagpad van het Schipdonkkanaal mee bekeken worden.**

De afbakening van de opdracht gebeurde uiteraard nog voor de start van opdracht; dit werd logischerwijze bepaald in het bestek. De afbakening staat trouwens ook duidelijk beschreven in de nota die u overgemaakt werd. Er kan daarover dus geen discussie bestaan. Het moge duidelijk zijn dat men elke studie altijd kan (blijven) uitbreiden; dit is hier niet de bedoeling. Daarenboven kan Stad Brugge moeilijk voorstellen uitwerken en opleggen op het grondgebied van andere zelfstandige gemeenten.

- 3. Wij zijn blij met de "Poorten" naar de achterhaven. Indien Ramskapelle een Poort krijgt, zou Lissewege naar analogie ook een poort moeten kunnen krijgen. Dit wordt op (p15) voorgesesteld, maar niet weerhouden. Lissewege is veel groter, en zal met Zeewege nog groter worden. Momenteel is de Westelijke achterhaven nog niet 100% in werking, maar een "Plan" moet toch vooruitzien.**

Zoals aangegeven komt de vraag naar de wenselijkheid en haalbaarheid van een "poort" ter hoogte van Lissewege wel degelijk aan bod in het Masterplan. Dit werd meermaals uitvoerig besproken met de verschillende partners in de stuurgroep. De haalbaarheid ervan wordt in vraag gesteld omwille van de veiligheid en het functioneren van de haven (cfr. o.a. noodzakelijke doorvaartheogte voor schepen). Na een uitvoerige afweging van alle pro's en contra's werd beslist om deze piste niet te weerhouden. Dit heeft op zich niets te maken met (de omvang van) Lissewege, maar alles met de obstakelvrije bereikbaarheid van de haven van Zeebrugge via het Boudewijnkanaal. De situatie is dan ook fundamenteel anders dan diegene die u aanhaalt in uw vergelijking met Ramskapelle. Een 'poort' dient evenmin als een 'fetisj' aanzien te worden. Indien andere volwaardige oplossingen mogelijk zijn, is het resultaat belangrijker dan het principe.

- 4. Waarom wordt het fietspad langs de Ronsestraat omgeleid langs Aziëstraat. Dit was niet zo in de vorige plannen Wij pleiten voor hoofdassen en aftakkingen tot de ingang van elk bedrijf.**

Na overleg in de slotvergadering werd beslist deze route aan te passen en (opnieuw) langsheen de Alfred Ronsestraat te voorzien, zoals aangegeven in het eerder opgemaakt streefbeeld. De aanpassing naar de Aziëstraat is er echter gekomen nadat er door het havenbestuur MBZ vraagtekens geplaatst werden bij de realiseerbaarheid ervan, omwille

van de beperkte beschikbare ruimte langsheen de Alfred Ronsestraat. Op de laatste stuurgroep werd na grondige afweging toch beslist de route langsheen de Ronsestraat te behouden. Indien na nader onderzoek van de locatie blijkt dat een volwaardige fietsinfrastructuur inderdaad niet haalbaar is langsheen dit tracé dient een volwaardig alternatief gerealiseerd te worden langsheen de Aziëstraat. Zoals hoger aangegeven is het niet te bedoeling dat de fietsinfrastructuur stopt ter hoogte van de hoofdassen. Ook op het lager wegnen is het de intentie om te streven naar een verkeersveilige fietsinfrastructuur of -route.

5. Voor het woon-werkverkeer, wensen wij de Ter Doeststraat te behouden als fietsverbinding en vragen wij in eerste instantie fietssuggestiestroken en later een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad. (zie kaart 9, lokale verbindingen)

De opname van de Ter Doeststraat binnen het Masterplan is een belangrijk punt van discussie geweest in de stuurgroep. Hierbij werd resoluut gekozen om de fietsers zoveel mogelijk te sturen naar de meest verkeersveilige fietsroutes. Er worden twee kwalitatieve alternatieven aangeboden waarbij fietsers gescheiden worden van gemotoriseerd verkeer: via het jaagpad enerzijds en via de nieuwe fietsverbinding langsheen het spoor (van Brugge tot tot Lissewege-dorp en dan verder tot Zwankendamme en de kust) anderzijds. Om de Ter Doeststraat verkeersveilig in te richten dient:

- ofwel de maximale toegelaten snelheid beperkt te worden tot 50 km per uur. Rekening houdend met het rechtlijnige tracé en het beperkt aantal woningen vraagt dit vergaande ingrepen opdat deze zou nageleefd worden (drempels, asverschuivingen, plaatselijke versmallingen....). Ook in dit geval zal het jaagpad een verkeersveilig alternatief zijn.
- ofwel dient een vrijliggend fietspad aangelegd te worden. Dit vraagt vergaande oteigeningen en is dus duur. Het jaagpad zal voor de meeste fietsers een aantrekkelijkere route blijven (fietsen langs het water, geen wagens, ...)

Voor alle duidelijkheid: in het Masterplan worden in het uitgetekende netwerk welbepaalde routes (de meest wenselijke en veilige routes) gekozen. Keuzes maken is nodig om de (financiële) haalbaarheid en de geloofwaardigheid van het Masterplan te kunnen garanderen. Het feit dat een bepaalde straat niet opgenomen is in het weerhouden netwerk betekent trouwens ook niet dat daar niet meer gefietst kan of zal worden! Het betekent echter wel dat er andere en veiliger prioriteiten mogelijk zijn.

6. Hoe wordt de Krinkelstraat (evenwijdig met het spoor) verbonden met het nieuwe fietspad tussen de Brandweerkazerne en de begraafplaats Blauwe Toren (over het spoor) ?

In het kader van het spoordossier "Ongelijkgrondse Vertakking Blauwe Toren" werden reeds belangrijke inspanningen gedaan rond fietsveiligheid in de Krinkelstraat; via een fiets- en voetgangerstunnel enerzijds en een nieuwe fiets- en voetgangersbrug anderzijds zal men de sporen conflictvrij kunnen dwarsen. Ten westen van de spoorweg wordt dan, aan de oostkant van het nieuwe bedrijventerrein De Spie, een nieuw fietspad voorzien dat doorloopt onder de A11 tot aan Lissewege. We veronderstellen dat uw vraag voorts betrekking heeft op het (verbindings)stuk grenzend aan de A11. Zoals u weet werkt men momenteel volop aan het referentieontwerp voor de A11, waarin ook een samenhangend netwerk van fietsinfrastructuur wordt geconcretiseerd. Zoals u ziet op de plannen is in het

Masterplan een verbinding aangegeven. Het stadsbestuur ziet erop toe dat dit in het kader van A11 effectief verder uitgewerkt wordt.

7. Hoe wordt het nieuwe fietspad ten westen van de spoorweg Brugge-Lissewege verbonden met de Stationsstraat in Lissewege ?

Buiten de scope van het Masterplan werd –zoals aangekondigd op de infomarkt 'Zeebrugge Open' te Zeebrugge op 17/010/2009- de studie opgestart met betrekking tot de overweg in Lissewege en de mobiliteitsimplicaties die dat met zich zal meebrengen. Dit item zal daar ook uitgebreid aan bod komen. In het Masterplan wordt, specifiek met betrekking tot uw vraag, initieel de visie uit de streefbeeldstudie gevolgd: de overgang tussen het fietspad ten westen van het spoor gebeurt via een tunnel onder de sporen, zodanig dat dan aangesloten wordt op de begin van de Gijzeleweg. Vanaf de Gijzeleweg kunnen fietsers vlot de Stationsstraat bereiken. Dit betekent echter niet dat er zich geen andere oplossingen zouden kunnen voordoen. Dit wordt zoals gezegd ten gronde bekeken in het kader van de lopende studie voor de overweg in Lissewege.

8. In de Canadezenstraat zijn er geen waardevolle bomen. Een vrijliggend fietspad kan dus snel worden aangelegd.

Stad Brugge is zich zeer bewust van de problematiek van de Canadezenstraat; zoals al meermaals gezegd werd de situatie daar al meermaals ten gronde onderzocht. Het kappen van de bomen vormt daar een obstakel en in het nabije verleden werd een kapvergunning reeds geweigerd. De Fietsersbond is helaas niet de organisatie die oordeelt over het al-dan-niet waardevol zijn van bomen. De stelling die jullie innemen is dan ook "kort door de bocht".

Los daarvan is de verbetering van de verkeersveiligheid in de Canadezenstraat al jaren een bekommernis van de stad. De aanleg van een verkeersveilig (vrijliggend) fietspad botst tot op heden op moeilijkheden omdat dit:

- ofwel het kappen van de bomen vraagt. De kapvergunning stuitte reeds op een weigering, afgeleverd door de bevoegde overheid;
- ofwel zeer vergaande onteigeningen vraagt. Dit gaat gepaard met moeilijke onderhandelingen en hoge kosten.

Zoals ook aangegeven in het actieplan en het besluit van het Masterplan is de realisatie van het fietspad een prioriteit en zal in de toekomst verder onderzocht worden hoe een concrete haalbare oplossing mogelijk is op deze gewestweg.

9. Er wordt geen fietspad voorzien langs de Coiseaukaai. Hier zijn veel bedrijven. Men rijdt er zeer snel en in 2008 was er reeds één dode.

De Lodewijk Coiseaukaai bevindt zich in volle havengebied. Omwille van verkeersveiligheid is doorgaand fietsverkeer en ook doorgaand autoverkeer hier niet toegelaten. De Dudzeelse Steenweg biedt een beter en zeker veiliger alternatief. We wijzen erop dat bij de ongevallen de verkeersregels compleet met de voeten werden getreden.

- 10. Wij vragen het doortrekken van de Patentestraat-Kruipuit langs de nieuwe afrit N31 naar A11 (richting Westkapelle) naar de nieuwe fietsverbinding Brandweerkazerne-Begraafplaats Blauwe toren. De plannen van de A11 zijn nog niet concreet, zodat zo'n fietspad eenvoudig mee kan opgenomen worden.**

De in de plannen voor de A11 voorziene fietsverbindingen bereiken dezelfde doelstellingen en bieden een evenwaardig alternatief.

- 11. Wij verzoeken ook om het Fietsknooppuntennetwerk te herzien thv de herdersbrug (knooppunt 24), zodat er een nieuwe oost-west-verbinding komt tussen Dudzele en Zuienkerke (knooppunt 18). De nieuwe fietspaden maken dit mogelijk.**

Deze verbinding is effectief de bedoeling. Maar enkel de concrete definitieve plannen die door de aan te stellen aannemer moeten ontworpen worden, kunnen hierover uitsluitsel geven.

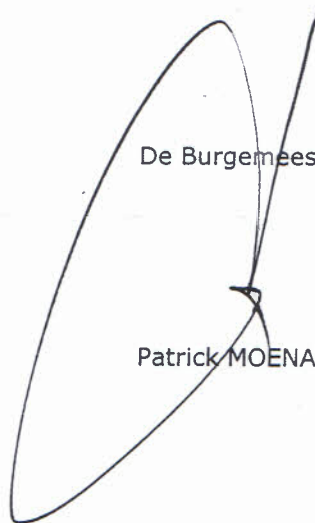
Met vriendelijke groet,

Ns. Johan COENS,
Stadssecretaris



i.o. Dirk MICHIELS,
Adjunct-stadssecretaris

De Burgemeester



Patrick MOENAERT