

MOBILITEIT:
Bruggelingen in
beweging

(The Living End-Keep On Running)

Mobiliteit: Bruggelingen in beweging

Zich vrij verplaatsen naar waar en wanneer men wil, zonder daarvoor verantwoording te moeten afleggen, is een van de essentiële mensenrechten in een democratie. Dat neemt echter niet weg dat we, zeker in een dichtbevolkte omgeving, die verplaatsingen moeten reguleren, faciliteren en organiseren. Omwille van de veiligheid van elke weggebruiker, omwille van de bereikbaarheid en toegankelijkheid, omwille van de efficiëntie, maar ook omwille van de leefbaarheid.

Vanuit de stadspartij VOORBRUGGE willen we ervoor zorgen dat iedereen zich vlot en veilig kan verplaatsen. Ook de Bruggelingen die slechter te been zijn. We doen dit met respect voor iedereen, en in het besef dat niet iedereen op elk moment of voor elke verplaatsing meerdere alternatieven heeft.

VOORBRUGGE kiest ondubbelzinnig voor voorrang aan verkeersveiligheid, en de omschakeling naar een duurzame mobiliteit op maat van zowel de stad als de burger.

We willen dus zeker af van de huidige polarisatie tussen 'goede' en 'slechte' mobiliteit.

Anderzijds willen we, waar mogelijk en wenselijk, de alternatieven voor individueel autobezit en -gebruik, beschikbaar, bruikbaar en betaalbaar maken voor iedereen. Dat doe je door dialoog, en het voorzien van werkbare alternatieven, niet door de tegenstellingen te verscherpen.

Mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om zich maatschappelijk te ontplooiën (wonen, werken, ontspannen, ...). De inrichting van een stad bepaalt dus in belangrijke mate de nood aan mobiliteit, en het verplaatsingsmiddel.

We zijn niet tegen of voor de fiets en we zijn niet tegen of voor de auto. We willen gewoon dat iedereen zich vrij kan verplaatsen op een veilige manier.

Mobiliteit als onderdeel van wijkwaliteitsplannen

92. VOORBRUGGE kiest in eerste instantie voor de uitbouw van de 15-minutenstad, waarbij basisvoorzieningen (wonen, werken, bovenlokale vervoersknooppunten, dagelijks winkelen, onderwijs, gemeenschapsvoorzieningen) binnen de 15 minuten bereikbaar zijn te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer.
93. Mobiliteitsplannen worden wijkwaliteitsplannen. Dit betekent dat we in de toekomst niet meer zullen werken met wijkmobiliteitsplannen, maar met integrale wijkwaliteitsplannen, waarvan mobiliteit uiteraard een onderdeel vormt.
94. De in de voorbije legislatuur ingevoerde wijkmobiliteitsplannen worden geëvalueerd, geïntegreerd in de wijkwaliteitsplannen, en waar nodig bijgestuurd.

Iedereen is voetganger

Door de publieke ruimte te laten invullen via **nieuwe methodes als ontwerpateliers** en een wisselwerking met bewoners en gebruikers, ontstaat een gedragen publieke ruimte op maat van de buurt. We maken dus komaf met gestandaardiseerde ontwerpen en verouderde procedures.

Stappen is de meest natuurlijke en oorspronkelijke manier om ons voort te bewegen. Iedereen is dus op een of ander moment wel voetganger (we rekenen overigens ook mensen met een kinderwagen, een rolstoel of een scootmobiel bij de voetgangers).

Voor kortere afstanden is stappen in elk geval de beste en gezondste manier van verplaatsen.

Dit betekent ook dat we ons publiek domein in eerste instantie inrichten op maat van de voetganger. Dat is niet altijd gemakkelijk in een historische binnenstad, maar we pakken het straat per straat aan.

95. Toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers zijn de norm bij elke (her)aanleg.

We zetten in op een **drempelloze** weg. Waar dit niet kan, zorgen we voor oversteekplaatsen zonder niveauverschil. Trottoirs zijn voor iedereen fysiek toegankelijk, goed begaanbaar en veilig. We zetten de inhaalbeweging verder. We beschouwen dit als een topprioriteit en maken een sterke inhaalbeweging in onze investeringen

Waar mogelijk zetten we in op een minimale vrije doorgang van 1,5 m, met een vlakke ondergrond. We verplaatsen/verwijderen ook alle vaste obstakels (laadpalen, elektriciteitskasten,...), en treden consequent op tegen andere obstakels zoals op het trottoir gestalde fietsen, door deze te verwijderen. In de binnenstad is vaak maar 1 m voetpad mogelijk.

96. We zetten in op meer rustplaatsen, zoals banken, geleidetegels voor blinden. Oversteekplaatsen worden voetgangersvriendelijk ingericht waar nodig een middeneiland, en slimme verkeerslichten die ook tragere stappers toelaten om veilig de

overkant te bereiken.

97. **Oversteekplaatsen** voor voetgangers worden op alle fietspaden doorgetrokken.
98. We voeren '**vierkant groen**' in op alle lichtengeregelde kruispunten. Ook voor fietsers. Voor gewestwegen stellen we de vraag aan het Agentschap Wegen en Verkeer
99. In de Dweerstraat, Sint-Amandsstraat, Kleine Sint-Amandsstraat, Simon Stevinplein, de Markt, de Breydelstraat, De Garre, de Burg, Vismarkt, het Huidevettersplein, het Kraanplein en een deel van de J.Suvéestraat handhaven we het statuut van voetgangersstraat/slow verkeer tot maximum 10 km per uur.

In de Steenstraat laten we op zaterdag geen fietsen meer toe zodat voetgangers meer ruimte krijgen. In de Geldmuntstraat verbieden we tegenovergesteld fietsen zodat fietsers niet op voetpadzone rijden (wat gevaarlijk is).

In de Zuidzandstraat laten we wel auto's toe zodat bewoners hun huis kunnen bereiken (camera).

100. Een slim druktebeheersplan moet een veilig antwoord bieden op het toestromen van de vele bezoekers op drukke dagen.

Fietsers

De stadspartij VOORBRUGGE heeft OOK de ambitie om een fietsstad te zijn. We investeren in fietsroutes via de groenassen, fietsstraten, stallingen op openbaar domein en in gebouwen, ... Het aantal fietsers is immers fors gegroeid.

101. Verkeersveiligheid blijft voor fietsers een aandachtspunt. We behouden de bestaande fietszone in de binnenstad en Christus-Koning. In het Stubbekwartier en bij de fietsring hanteren we het principe van de wijkkwaliteitsplannen.

102. We verhogen het aantal fietsstallingen in het centrum en in de deelgemeenten. In de binnenstad kiezen we voor uitbreidingen op het Zand, het station (met cofinanciering van de NMBS) en in binnenstad zoeken we ook panden die kunnen dienen als fietsgarage (bijvoorbeeld aan Jacobinessenpark).



103. We zorgen voor veilige verbindingroutes met afgescheiden fietspaden op de hoofdassen in de deelgemeenten.
104. Onveiligheid in het fietsverkeer wordt vandaag de dag voor een deel ook veroorzaakt door verschillende snelheden, onder meer door de opkomst van snelle elektrische fietsen. In de bebouwde kom, waar gescheiden fietsverkeer volgens snelheid niet

mogelijk is, geldt de snelheidsbeperking ook voor fietsers.

105. Op verbindingsroutes en bovenlokale fietsverbindingen, bekijken we waar we gescheiden stroken kunnen invoeren voor snel en traag fietsverkeer.
106. We werken samen met de hogere overheden en onze buurgemeenten om het fietssnelwegennet van Brugge verder uit te breiden, ze zorgen er immers voor dat pendelaars met de fiets veilig en vlot naar Brugge kunnen fietsen. Zo bestaat er al een netwerk van fietssnelwegen die onze Stad verbindt met andere steden:
 - F6: tussen Brugge en Aalter
 - F30: tussen Brugge en Oostende
 - F31: tussen Brugge en Zeebrugge
 - F34: tussen Zeebrugge en Oostende
 - F42: tussen Brugge en Maldegem
 - F310: tussen Brugge en Damme
107. Fietsen moeten ook veilig en comfortabel kunnen gestald worden. Vooral in dicht bebouwde wijken, kan dit niet of nauwelijks in huis of in een eigen garage. We willen dan ook maximaal op zoek naar inpandige / ondergrondse stallingen in wijken en buurten.
108. We zetten in op de mobiliteit van de toekomst en op mobility as a service. Voor fietsen kijken we bijvoorbeeld naar de invoering van een deelfietsstelsel. Hierdoor kunnen we de nood aan eigen fietsen, en dus ook de nood aan fietsparkeerplaatsen verminderen. We nemen hier als stad een coördinerende rol op en zorgen ervoor dat het aanbod wordt uitgebreid waar nodig.
109. Waar de bestrating uit kasseien bestaat, leggen we waar mogelijk karrensporen aan. Dit zijn twee fietsstroken in een vlak materiaal waarop fietsers veilig en comfortabel kunnen rijden. Waar fietspaden de openbare weg kruisen, zorgen we voor volledig vlakke oversteken aan greppels en middenbermen.
110. Fout of hinderlijk geparkeerde fietsen worden na aanmaning met sticker verwijderd, en elk kwartaal komt er een actie tegen zwerffietsen, in de eerste plaats rond de stations. Op die manier houden ze systematisch het openbaar domein vrij van fout geparkeerde fietsen die anderen hinderen.
111. Fietsherstelling is geen basistaak van de overheid. We werken daarom samen met erkende fietshandelaars en -herstellers, waarbij we een derdebetalersregeling voorzien voor mensen in armoede.
112. We voeren de strijd tegen fietsdiefstallen verder op (codering). Elke Bruggeling moet zijn fiets met een gerust hart kunnen parkeren.
113. Via het Kopenhagenplan van de Vlaamse Overheid worden lokale overheden ondersteund bij hun investeringen in fietsinfrastructuur. Deze legislatuur werd steun gevraagd voor 37 projecten in Brugge met een investeringswaarde van meer dan 5 miljoen euro! Op dat elan blijven we verder gaan.

114. **We scheiden het fiets- en voetgangersverkeer langs de Vesten op de drukke plaatsen.**
115. We realiseren een fietsring op de Boninvest en de Kazernevest en voorzien ook een nieuwe fietsbrug naast de Conzettbrug.
116. Het ringfietspad trekken we langs of over het water van de Warandebrug door naar de Dampoort. Zo creëren we een volledige fietsroute rond de stad die aansluit op andere fietspaden.
117. Fietspaden zijn voor ons liefst in het rood, opvallend en gescheiden met groen van hoofdwegen.

Meer en toegankelijker openbaar vervoer

118. Het nieuwe vervoerplan van De Lijn heeft heel wat gewijzigd: bussen rijden frequenter, maar toch is het nieuwe net zeker niet voor iedereen een verbetering. Bepaalde wijken en voorzieningen (rusthuizen, ziekenhuizen, bedrijventerreinen) zijn erop achteruitgegaan.
119. Heel wat kwetsbare mensen zijn verstoken van geregeld openbaar vervoer. We moeten het nieuwe net dan ook evalueren en bijsturen. De nieuwe Vlaamse regering zal hiervoor bijkomende middelen moeten voorzien.
120. We stimuleren al wie met de fiets kan rijden om dat te doen, in plaats van de bus te nemen. We stimuleren vandaag enkel de mensen om de auto thuis te laten en openbaar vervoer te nemen. Fietsen of elektrisch fietsen is vaak ook een alternatief (als je gezond bent en kan fietsen en 1 traject doet – woon/werk – woon/school) voor de bus.
121. **Met de stadspartij VOORBRUGGE willen we enkel kleine elektrische bussen in de binnenstad en in de rand grotere hybride bussen.**
122. **De kleine shuttle bussen zijn voor Bruggelingen gratis op vertoon van de Brugge kaart, bezoekers en toeristen betalen 1 euro tarief voor de centrumshuttle.**
123. We maken P+R aantrekkelijker, door te zorgen voor bijkomend comfort voor de gebruikers, zoals reserveren, een combiticket met De Lijn, laadmogelijkheden, (deel)fietsen en fietsstallingen.
124. Bovendien wensen wij te voorzien in een vlottere toegang tot het station Brugge-Sint-Pieters door middel van een tunnel vanaf de woonzorg campus (indien budgetair mogelijk en na onderhandelingen met de NMBS).
125. Ook taxi's maken integraal deel uit van het openbaar vervoer. We bekijken met de taxisector hoe zij mee kunnen ingeschakeld worden in het vervoer op maat door bijvoorbeeld een vast tarief voor taxi's te introduceren.

126. In 2030 zijn alle Brugse taxi's elektrisch. We voorzien daarvoor ook voorbehouden laadpunten aan de standplaatsen. We zorgen ervoor dat de taxi's aan de Brugse stations opnieuw zichtbaarder zijn voor de reizigers.
127. We betrekken ook vrijwilligers bij vervoer op maat via een soort stadsuber zodat mensen toch op hun plaats kunnen raken (dokter, vereniging).
128. We gaan in gesprek met De Lijn en de NMBS om het openbaar vervoer 's avonds veiliger en toegankelijker te maken.



Inzetten op elektrische deelmobiliteit

Het aantal wagens in onze stad is niet afgenomen. Wagens nemen ook publieke ruimte in. We moeten ons aan deze realiteit aanpassen. Technologie laat ons vandaag toe om dit te doen zonder verlies aan comfort en flexibiliteit, en tegen een fors lagere kostprijs.

Deze legislatuur werd het aantal deelwagens verhoogd tot 98 exemplaren. Dit kan nog sterk worden uitgebreid. Een wagen staat immers 80 procent van de tijd stil. Een deelwagen is veel goedkoper dan het eigen bezit en zo biedt het ook meer mogelijkheden voor iets anders.

129. We kiezen dan ook voluit voor Mobility as a Service (MaaS). We moeten de discussie voor of tegen de wagen, voor of tegen de fiets, voor of tegen het openbaar vervoer, achter ons laten en vooruitkijken. Hierbij willen we elke Bruggeling tegen een betaalbare prijs de best passende mobiliteitsoplossing aanbieden.
130. Met de nodige creativiteit zetten we in op elektrische deelmobiliteit. We voorzien in buurten hubs (laadpleinen) met deelwagens, deelfietsen, laadstations, een pakjesautomaat, een watertappunt, ... Tegelijk kunnen die hubs ook ontmoetingsplaatsen worden.
131. Tegen 2030 zijn deelwagens in Brugge volledig elektrisch.

132. Tegelijk breiden we het aantal publieke laadpunten uit. Het gaat dan over laadpunten op het openbaar domein, maar ook op of in publieke parkings (ondergrondse parkings, parkings van supermarkten, ...). Vandaag zijn er via Interparking een 250 tal laadpunten ondergronds. We wensen zo vlug als mogelijk te verdubbelen en nemen dit mee in de investeringsplanning met Interparking.



133. De parking aan het station wordt met 2000 plaatsen uitgebreid en ook daar voorzien we plaats voor deelwagens en elektrisch laden, maar we gaan ook na hoe we de toeristenbussen kunnen integreren zodat het Kanaaleiland alle kansen krijgt als toekomstplek.

Wat met de auto ?

Uiteraard zal privaat autobezit niet zomaar verdwijnen, en dat is geen probleem. Vooral in de minder dichtbevolkte wijken, waar deelsystemen moeilijk te organiseren zijn en het openbaar vervoer niet fijnmazig genoeg kan zijn, maar ook voor mensen die 's nachts het land draaiende en veilig houden (brandweer politie, mensen die werken in de zorg, de haven, industrie, ...) of die voor hun beroep een wagen nodig hebben (denk maar aan de thuiszorg en vertegenwoordigers) is een eigen wagen gewoon noodzakelijk voor vele mensen. Wie diverse zaken moet doen zoals boodschappen, kinderen afzetten aan school, de was ophalen en na het werk meteen naar zijn sport of hobby moet, heeft vaak de wagen nodig. Niets mis mee.

134. In nieuwe projecten met meer dan 25 woningen verplichten we ruimte voor deelwagens. Ook in sociale huisvestingsprojecten kiezen we bewust voor deelwagens, eerder dan voor de bouw van grote en dure ondergrondse parkings.
135. **We voeren géén Lage Emissiezone in voor personenvervoer.** Niet iedereen kan namelijk een elektrische auto kopen.
136. Door middel van fysieke barrières (of slimme systemen) handhaven we de autovrije

en autoluwe gebieden.

Parkeren in de binnenstad

137. We maken van parkings 't Zand en het station de toegangspoort voor de wagen tot de stad. Daartoe breiden we deze parkings uit met 2.000 plaatsen. Deze voorzien we met laadpalen zodat mensen in de binnenstad hun wagen kunnen opladen.
138. Naast het station wensen wij ook de parking Het Pandreitje uit te breiden.
139. Voor toeristen en pendelaars willen we een lowcost parking aan het station realiseren. We tarieven voor pendelaars met abonnement zijn goedkoper dan de kost voor toeristen. We koppelen de shuttle bus aan de parking Station.
140. In ondergrondse parkings Zilverpand en Biekorf voorzien we voor bewoners en handelaars met een winkel om zoekverkeer te vermijden.
141. We voorzien tevens een app waar bewoners zien waar een plaats voor is open het openbaar domein om te parkeren (route parking)
142. We brengen de stedelijke parkings onder in een samenwerking met de private sector, zodat we externe middelen kunnen aantrekken voor investering en exploitatie. We behouden daarbij als stad de eigendom en het strategische beheer met onder meer tariefsetting.
143. We behouden het eerste uur gratis parkeren onder het Zand (shop-and-go).
144. Voor inwoners van de binnenstad behouden we de eerste twee bewonerskaarten gratis en de derde kaart voor 150 euro per jaar en de bezoekerstickets van €1.
145. De bezoekerstickets breiden we ook uit naar vrije beroepers, kappers en schoonheidssalons die niet binnen de 300 meter liggen van een ondergrondse parking.
146. Er komt een aannemerskaart voor aannemers en werklui. Wanneer ze voor interventies of werken in het centrum moeten zijn kunnen ze dankzij die kaart hun voertuig dichtbij hun klanten parkeren.

Mensen in de binnenstad die verbouwen moeten soms tot 6.000 euro betalen voor een grote verbouwing (parkeertaks). Deze taks willen we afgeschaft zien.
147. Vanaf 18u tot middernacht houden we bovengronds parkeren in de binnenstad, met uitzondering van de poortstraten, exclusief voorbehouden voor bewoners met bewonerskaart, hun bezoekers met parkeercode, zorgverstrekkers met vergunning, werkenden aan werktarief, dringende interventies en personen met een gehandicapten kaart. We voeren dit in na overleg met bewoners, handelaars, horeca en stakeholders (B en B en hoteliers)
148. In Zone West Brugge voeren we het bewonersparkeren in door de aanwezigheid van 1935 parkeerplaatsen onder het Zand.
149. We zetten de parking van het Beursgebouw tevens in als rotatieparking als er geen events zijn.

150. In de poortstraten voorzien we sensoren voor maximum 2 uur betalend kortparkeren tussen 7u en 20u. We voorzien tevens shop-and-go parkeren in de poortstraten (aangeduid met rode rand).
151. We geven aan elke inwoner van de deelgemeenten een P-card met 8 u gratis parkeren om te gebruiken in 2 x 4 uur zodat zij ook steeds bezoek kunnen ontvangen. In de rand behouden we de blauwe zones.
152. We zorgen ervoor dat ondergronds parkeren goedkoper is dan bovengronds parkeren. Op die manier proberen we de parkeerplaatsen bovengronds meer voor te behouden voor inwoners.
153. We breiden shop-and-go parkeren uit op vraag van handelaars.
154. We realiseren een bezoekersparking en een shop-and-go zone voor bezoekers die materiaal wensen af te zetten.

Bereikbaar en betaalbaar voor iedereen

Vervoersarmoede ontnemt mensen de mogelijkheid voor zelfontplooiing en sociale contacten. Wie geconfronteerd wordt met vervoersarmoede, krijgt er meteen eenzaamheid bovenop, in een pakket.

Door maximaal in te zetten op deelsystemen (auto en fiets), samen met sociale abonnementen voor het openbaar vervoer, maken we verplaatsingen voor iedereen betaalbaar. Tegelijk kunnen we op die manier ook duurzame (elektrische) mobiliteit bereikbaar en betaalbaar maken voor iedereen. We moedigen stappen en fietsen aan.

155. Voor mensen in armoede voorzien we een sociaal tarief (ook voor de waarborg) voor auto- en fietsdelen, via een derdebetalersregeling met de aanbieders. Voor mensen in armoede die intensief een wagen nodig hebben, onderzoeken we hoe we dit kunnen integreren in de werking van de deelsystemen en voorzien we een sociaal tarief voor het behalen van een rijbewijs wanneer relevant voor kansen op tewerkstelling.
156. Daarnaast verbreden we het systeem van taxicheques om een ruimere groep van mensen met een beperkt inkomen te bereiken.
157. We blijven voorzien in fietslessen.
158. Jongeren en werkzoekenden die het niet breed hebben ondersteunen we bij het behalen van hun rijbewijs. Ze kunnen er gratis of tegen een verlaagd tarief (afhankelijk van hun financiële draagkracht) rijlessen krijgen van vrijwilligers die hun kennis en kunde willen doorgeven. Ze betalen dit terug zodra ze werk hebben via een afbetalingsplan.
159. Een stadsuber met vrijwilligers kan een oplossing bieden om minder mobiele mensen in minder toegankelijke gebieden te krijgen.

Verkeersveiligheid: streven naar nul slachtoffers

Verkeersveiligheid begint met respect voor andere weggebruikers en het verkeersreglement. Geen enkele groep weggebruikers heeft een (moreel) alleenrecht op

het openbaar domein.

In een stad met smalle straten en druk verkeer, kan veiligheid alleen gewaarborgd worden als iedereen zich houdt aan een aantal basisregels, aandachtig blijft en hoffelijk is tegenover anderen.

160. VOORBRUGGE streeft naar nul verkeersslachtoffers. We voeren zone 30 in waar nodig en nuttig, en maken slimme infrastructuurverbeteringen om conflicten tussen weggebruikers te vermijden. Gerichtte samenwerking met partners, overheden en burgers zorgt voor een doordacht verkeersveiligheidsbeleid.
161. Veel vrachtverkeer richting de haven passeert door het centrum van Lissewege, ondanks de maatregel om enkel plaatselijk verkeer toe te laten. We zorgen ervoor dat er strenger en frequenter gecontroleerd wordt op deze maatregel om de veiligheid in het centrum van Lissewege te bewaken.
162. Een goede infrastructuur (qua leesbaarheid, logica, eenvoud) is een noodzakelijke voorwaarde om het verkeer vlotter en veiliger te laten verlopen. Ze helpt ook om vaak noodzakelijke maatregelen niet te zien als 'pestmaatregel'.
163. Vooral rond scholen en publieke aantrekkingspolen (bibliotheek, sporthal, ...) is er al wat werk verzet, maar moeten ook nog veel ingrepen gebeuren, zoals venstertijden voor vrachtverkeer en zone . We werken een concreet actieplan uit om snel, met kleine ingrepen, een verschil te maken.
164. In woonwijken waar kinderen vaak buitenspelen en fietsers en voetgangers aanwezig zijn, is het belangrijk om de snelheid van voertuigen te verlagen. Door de plaatsing van verkeersdrempels worden bestuurders gedwongen hun snelheid te verminderen. Dit vergroot de veiligheid van voetgangers en fietsers en vermindert het risico op ongevallen.
165. Alle lichtengeregelde kruispunten moeten tegen 2030 conflictvrij zijn ingericht.
166. We weren doorgaand vrachtverkeer uit woonwijken. In de binnenstad koppelen we de versnelde uitbouw van stadsdistributie aan een tonnagebeperking.
167. Zone 30 is de norm in de bebouwde komen, met uitzondering van de stadsring en de invalswegen.
168. Het sluitstuk voor veilig verkeer is natuurlijk de handhaving. We hebben het hier niet alleen over alcohol- en snelheidscontroles, maar ook over het aanspreken en beboeten van weggebruikers die de regels niet naleven of zich asociaal gedragen (luide brommers, ...).
169. Laatstejaarsstudenten krijgen les over de risico's van te snel rijden en alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.

Investeren in infrastructuur

De voorbije jaren werden heel wat investeringen in infrastructuur aangekondigd vanuit Vlaanderen, en opgenomen in de meerjarenplanning. Sommige projecten zijn al in onderzoek, vergund maar de komende legislatuur staan er zeer grote infrastructuurwerken op de agenda die noodzakelijk zijn.

Uiteraard kunnen al deze projecten **niet tegelijk** uitgevoerd worden, en moet er vaak nog veel studiewerk verricht worden. Het volgende stadsbestuur moet alle zeilen bijzetten om dit mogelijk te maken, onder meer met minderhinderplannen, flankerende maatregelen en goeie en professionele communicatie.

Een aantal concrete dossiers willen we realiseren :

- Zwart punt : kruispunt Gentpoort (start 2025)
- Een nieuwe halfhoge Steenbruggebrug met afzonderlijke fietsersbrug



- Stadsvernieuwingsproject aan de voorkant van het station en de voetgangerstunnels (start oktober 2024)
- Krakelebrug vernieuwen (nu stuk) tegen eind 2027
- Kruispoortbrug en omgeving (nu vervangbrug)
- Fietssnelwegen (F 31 en F 34) (nagaan)
- Ramblas (Hoefijzerlaan) in onderzoek
- Nieuwe Zeesluis (helaas beroep tegen de vergunning door VZW Groen)
- Overstromingsmaatregelen Zeebrugge (nu bezig aan tweede fase).

Momenteel verloopt 72% van het goederenvervoer van en naar de haven van Zeebrugge via de weg. Om zowel de havenexpansie als de leefbaarheid van de regio te waarborgen, is het essentieel om meer gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen, zoals het spoor en de estuaire vaart.

Het project 'Stadsvaart' biedt echter geen oplossing: de ringvaart in Brugge kan niet worden verbreed vanwege de beschermde vestingwerken en de woonwijken in Sint-Jozef. Bovendien moet de vlotte doorgang van het verkeer op de R30 gehandhaafd blijven.

170. We maken samen met de Bruggelingen een analyse van alle voet- en fietspaden in onze

stad om te zien waar verbetering nodig is. Uit deze analyse stellen we een concreet plan op om de aanpassingen door te voeren. Dit plan is niet eenvoudig op te maken want de openbare nutsmaatschappijen leggen voetpaden open voor fiber, 400 volt (elektrisch laden ...). Er is een hele transitie aan de hang. Voetpaden worden best herlegd in synergie (dus 1 x open maar niet evident als de aanvrager het nodig heeft ...).

171. Smalle straten leggen we aan als woonerven om de veiligheid te verhogen, meer gezelligheid te brengen en meer groen te introduceren. In overleg met de bewoners beslissen we dan dat een hele straat voet- en fietspad wordt en dat er een snelheidsbeperking geldt van maximum 20 km/h.
172. We streven naar de uitbreiding van het voet- en fietspad langs de N34a, van Zeebrugge Stationswijk tot Heist. Dit zal de verbinding tussen verschillende woonwijken in Zeebrugge aanzienlijk verbeteren, waardoor voetgangers en fietsers veiliger en gemakkelijker kunnen bewegen.
173. We zijn van plan om de verkeersveiligheid op de Isabellalaan grondig te herzien, van het Minerva-rondpunt tot aan de Kustlaan. In de tussentijd nemen we tijdelijke maatregelen, zoals betere wegmarkeringen, duidelijke verkeersborden en verbeterde wegdekken, om het fietscomfort te verhogen in afwachting van de volledige herziening van de verkeerssituatie.
174. We dringen aan bij de Vlaamse Overheid om de voet- en fietspaden langs de Maalse Steenweg aan te pakken en te verbreden. We wachten niet op de volledige heraanleg van de hele rijweg. Hiervoor worden de parkeerstroken naast het fietspad versmald en vervangen we bestaande bomen door nieuwe, smal opgroeiende bomen die verder van het pad worden geplant om schade door wortels te voorkomen. Het fietscomfort pakken we aan door op korte termijn een nieuwe asfaltlaag aan te leggen over het beton van bestaande fietspaden, zodat putten en barsten snel en comfortabel worden hersteld.
175. Ook wat de fietspaden langs de Gistelse Steenweg betreft, dringen we er bij de Vlaamse Overheid op aan om deze zo snel mogelijk te herstellen. In afwachting van een volledige heraanleg van de straat, stellen we voor dat de fietspaden al van een voorlopige asfaltlaag voorzien kunnen worden.
176. Om de veiligheid te bevorderen, kiezen we voor éénrichtingsverkeer voor auto's van de R30 richting Koolkerke. Dit laat ruimte voor voldoende parkeerstroken en betere fietspaden aan beide zijden van de straat. We nemen snelheidsremmende maatregelen om het autoverkeer te vertragen tot 30 km/u. De aanwezigheid van de bomen maakt het geen sinecure.
177. In het nieuwe strategisch plan voor 2026-2030 van de haven moet de verschuiving van het goedertransport naar het spoor en de estuaire vaart een topprioriteit zijn voor de Brugse vertegenwoordigers in het havenbestuur van de Port of Antwerp-Bruges.
178. We verminderen het vrachtverkeer in het stadscentrum door bevoorrading te stimuleren via logistieke distributiecentra aan de stadsrand.

Hier worden goederen verzameld, gesorteerd en gebundeld, waarna ze met milieuvriendelijke voertuigen naar hun bestemming worden gebracht. Het gebruik van elektrische bestelwagens en cargofietsen vermindert uitstoot, geluidsoverlast en schade aan wegen.

179. Met behulp van ANPR-camera's zorgen we ervoor dat elke vrachtwagen die nog door

een woonkern rijdt (zonder noodzaak voor levering) automatisch een boete krijgt. We voorzien duidelijke signalisatie en dringen er bij de transportsector op aan om hun chauffeurs niet door woonkernen te sturen.

180. In gebieden met veel voetgangers, zoals winkelstraten en stadscentra, is het essentieel om automobilisten bewust te maken van hun snelheid. De installatie van elektronische snelheidsdisplays die de huidige snelheid van voertuigen tonen, maakt bestuurders bewust van hun snelheid. Dit moedigt hen aan om langzamer te rijden en verbetert de veiligheid van voetgangers.
181. Net als andere steden (zoals Leuven, Mechelen, Antwerpen en Gent) moet Brugge zich aansluiten bij de 'Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek' van de Vlaamse overheid.
182. Hoewel belangrijke principes met betrekking tot logistiek en het vrachtrouten netwerk zijn vastgelegd in het Regionaal Mobiliteitsplan van Vervoerregio Brugge, wachten we nog steeds op concrete invulling en prioritaire actiepunten.
183. Tonnagebepanking en venstertijden in het centrum: We handhaven de tonnagebepanking voor vrachtwagens en hanteren venstertijden voor bevoorrading (van 6:00 tot 11:00 uur en van 19:00 tot 21:00 uur) in het centrum. Op deze manier houden we onze binnenstad leefbaar en aangenaam om te verblijven.
184. De N31 ter hoogte van Lissewege kampt met problemen zoals verkeerslichten en ernstige ongevallen. We vragen de hogere overheid om een rondpunt bij de Canadezenstraat en de voormalige Kazerne te realiseren. Dit poorteffect dwingt bestuurders om hun snelheid te verminderen. Bovendien creëren we veilige oversteekplaatsen en fietspaden en ontharden we waar mogelijk.
185. Om de groeiende toeristische en economische activiteiten in Zeebrugge te ondersteunen, realiseren en verankeren we Parking Zeebrugge (Parking D). Dit project zal de parkeerdruk verlichten, de toegankelijkheid verbeteren en lokale ondernemers en toerisme ondersteunen, wat bijdraagt aan een bloeiende lokale economie.

Met Mercedes zal de stad blijven groeien en bloeien !



Met MERCEDES
blijft Brugge verder bloeien

1

VOOR
BRUGGE

**VOOR
BRUGGE**

Volg ons op



Stadspartij VOORBRUGGE



Jij boeit !

Laat je mening horen of deel je suggesties door te mailen naar info@voorbrugge.be