

# Verlag informatievergadering: Stationsomgeving Sint-Michiels

donderdag 3 maart 2011, 20 uur  
Magdalenazaal, Magdalenastraat 27

## Panel

Patrick Moenaert, burgemeester  
Boudewijn Laloo, schepen van Financiën en Patrimonium  
Dirk Michiels, adjunct-stadssecretaris  
Jozef Vanhoutte, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)  
Peter Vanhollemeersch, advies- en ingenieursbureau Grontmij

Rik Houthaeye, advies- en ingenieursbureau Grontmij  
Patrick Gheysen, Communicatiedienst, moderator  
Luc Feys, Communicatiedienst, verslaggever.

## Zaal

Een 350-tal aanwezigen, waaronder een 4-tal perslui.

### 1. Verwelkoming (P. Gheysen)

Patrick Gheysen verzorgt de inleiding:

- verwelkoming
- voorstelling panel
- informatie over het verloop van de avond.

### 2. Inleiding (Burgemeester Patrick Moenaert)

Vanavond presenteren we samen met het Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen van de Vlaamse Overheid en het studiebureau Grontmij de plannen voor de nieuwe stationsomgeving kant Sint-Michiels. Daarmee willen we belangrijke stappen zetten om een **station met twee voorkanten** te realiseren: de voorkant Brugge centrum en de voorkant Brugge-Sint-Michiels.

Over de plannen die vandaag voorliggen zijn we **niet over één nacht ijs** gegaan. Eigenlijk is de toon al gezet in 2002. Het was de NMBS-Holding die de eerste stap zette door in te gaan op onze vraag om het station van Brugge een face-lift te geven en de zijde Sint-Michiels af te werken met een volwaardige infrastructuur, in casu het **Kamgebouw**. Dit heeft ons er toe aangezet om meteen de hele stationsomgeving van de kant Sint-Michiels onder de loupe te nemen. Als ik u vertel dat er in 2006 op één piek 's morgens, alleen al op het kruispunt van de Boeveriepoort-Koning Albert I-iaan-Spoorwegstraat-Stationslaan in totaal bijna 4500 verkeersdeelnemers werden geteld, waarvan 2700

voertuigen, 1400 fietsers en een kleine 300 voetgangers, dan hoeven we er geen tekeningetje van te maken. Dit verkeerskluwen vergt een ingrijpende aanpassing.

Daarom hebben de stad Brugge, het Agentschap Wegen en Verkeer en de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn de handen in mekaar geslagen om deze stationsomgeving aan te pakken. Het studiebureau Grontmij werd na een prijsvraag belast met de opdracht tot de opmaak van plannen voor de herinrichting. De eerste opdracht bestond uit **de analyse en de studie van de verkeersstoestand** en het opstellen van een **voorontwerp van herinrichting**. De resultaten daarvan werden door de drie initiatiefnemers in 2007 gevalideerd.

In de loop van dit onderzoek deden zich een aantal **nieuwe ontwikkelingen** voor:

- de Vlaamse overheid zette het kruispunt Barrièrestraat – Koning Albert I-laan op de lijst van zwarte kruispunten en wegvakken
- de inplanting van de nieuwe KHBO-campus nabij de Expressweg vroeg om de aanleg van een nieuwe en veilige fietsroute van station tot campus, veilig en dus liefst ongelijkgronds
- de stad besloot dat deze kant van het station de meest aangewezen plaats was voor de inplanting van een nieuwe beurshal in plaats van de oude op het Beursplein
- de scholencampus Groene Poorte en de campus KHBO langs de Spoorwegstraat ontwikkelden een masterplan om aan hun gebouwen en campussen een volledige face-lift te geven
- ook de campus Howest-KTA ontwikkelde plannen voor de uitbreiding.

Uiteraard moesten we ook rekening houden met de bouw van de parking van 800 wagens onder het Kamgebouw/Jacob Van Maerlantgebouw. Die parking is er op onze vraag gekomen en zal toelaten dat 800 wagens niet langer onder de Boeveriepoort door moeten.

Vooruitziend hebben we als Stad Brugge al de nodige **gronden gekocht**: die van de Oesterparking en die van de ex-parking van Belgacom. Zo kan de realisatie van een nieuwe stationsomgeving in de beste omstandigheden verlopen.

Nadat al deze ontwikkelingen duidelijker vorm kregen, werd het studiebureau Grontmij in 2009 belast met het uitwerken van **concrete voorstellen**.

Onder mijn leiding werd een stuurgroep samengesteld met alle betrokken partijen, waaronder ook de NMBS-Holding. Na gesprekken met vele sleutelfiguren en na intens overleg kon in augustus van verleden jaar een consensusvoorstel worden uitgewerkt. Dat stellen wij u hier straks voor.

We willen innovatief zijn qua oplossingen voor de specifieke omstandigheden en presenteren daarom een geheel nieuw concept: de **balkonrotonde**. Dat is nooit gezien en laat toe dat het stationsplein voor voetgangers en fietsers als het ware doorloopt onder de rotonde. Dit wordt één van de belangrijkste en ingrijpendste projecten van de komende jaren. Daarom vonden we het essentieel dat de communicatie met de burger optimaal verloopt. In samenwerking met Grontmij hebben we een professionele voorstelling gemaakt van wat uw nieuwe stationsomgeving kan worden en wat de basis kan vormen voor een leefbare en aantrekkelijke maar vooral verkeersveilige en duurzame stationsomgeving.

### **3. Verkeersaspecten in ruimere context (D. Michiels)**

(De heer Michiels gaf deze aan de hand van een diashow/powerpointpresentatie, die te bekijken is op de website [www.brugge.be](http://www.brugge.be).)

De verkeerssituatie van de Koning Albert I-laan en de situatie aan de Boeveriepoort en ter hoogte van het station kan niet los gezien worden van de verkeersstoestand in de ruimere omgeving. Het verkeer dat aan het station passeert komt in ruime mate van elders, in de eerste plaats van de N31. Daarom willen we eerst de verkeerssituatie toelichten in een iets ruimere omgeving.

De **N31 (expresweg)** is de belangrijkste schakel voor het in- en uitgaande verkeer. We stellen elke morgen files vast van het verkeer dat van de E40 en de E403 (A17) via de N31 naar Zeebrugge of naar Brugge rijdt. Voor de chauffeurs die daarlangs Brugge binnenrijden is dat een lijdensweg. Het is daarom aangewezen dat we de situatie op die N31, kruispunt per kruispunt, nader bekijken.

Eerst wil ik echter nog aangeven dat we ook het **fietsverkeer** niet vergeten. De rode stippellijnen van deze dia (8) geven aan dat, eenmaal alle kruispunten van de expresweg aangepakt zullen zijn, over de ganse lengte van de expresweg ook veilige en afgescheiden fietspaden zullen aangelegd zijn. Die fietspaden zullen lopen van de Koning Albert I-laan via het kanaal Brugge-Oostende, de ventweg van het AZ Sint-Jan en de Oostendse Steenweg naar het noorden van Brugge en uiteindelijk tot aan de kust.

De toestand op de N31 is vandaag als volgt: 5 kruispunten zijn al heraangelegd en ongelijkvloers gemaakt (groen omcirkeld op dia 9), 2 worden nu aangepakt nl. Koning Albert I-laan en Legeweg en van 3 andere zijn de dossiers klaar of in opmaak. Dat betekent dat de Vlaamse Overheid de laatste jaren enorme inspanningen heeft geleverd om die aanslepende problemen aan te pakken én dat er een perspectief is voor de aanpak van alle kruispunten (wellicht tegen eind 2014). Dan zal het doorgaand verkeer op de expresweg geen verkeerslichten meer ontmoeten.

Per kruispunt geef ik graag nog volgende korte toelichting, van noord naar zuid.

Aan het **kruispunt Chartreuseweg** (dia 10) gebeuren niet alleen af en toe zware ongevallen maar zorgen de verkeerslichten ook voor de langste wachtrijen en wachttijden in beide richtingen. Wie het wachten beu is zoekt dan ook de 'kortste' weg richting Brugge en de kust, met name dwars door Sint-Michiels, de Boeveriepoort en de ring van Brugge gebruik makend van de Spoorwegstraat, de Rijselstraat en Koning Albert I-laan.

Dankzij de recente definitieve goedkeuring van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan is de bestemming van gronden rond het kruispunt Chartreuseweg aangepast. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft niet stilgezeten zodat de werken misschien al in de loop van 2012 kunnen starten. Op dit kruispunt zal het verkeer op de N31 gelijkgronds blijven en wordt het verkeer van de Chartreuseweg met een brug over de expresweg geleid om aansluiting te vinden op de autostrades E40 en E403. Een aparte fietsersbrug zal de beide delen van de Chartreuseweg blijven verbinden.

De werken aan de **Koning Albert I-laan** (dia 11) schieten goed op en zorgen eigenlijk niet voor extra-hinder. Opvallend is de geplande brug - in de vorm van een vork - die het fietsverkeer op afgescheiden fietspaden over het rond punt zal leiden. Er zal ook een verbindig zijn vanaf de Albert I-laan naar de N31 richting Kinopolis, de KHBO en verder. Dit maakt deel uit van de volledige fietsverbinding langs de N31 waarover ik het had.

Volgende 5 kruispunten zijn volledig afgewerkt:

- in de **Tillegemstraat** (dia 12) verbindt de 'luie trap' de 2 delen van deze straat voor voetgangers en fietsers

- in de **Witte Molenstraat** (dia 13) is het een fiets- en voetgangerstunnel die beide delen aan elkaar koppelt
- de **Koningin Astridlaan** (dia 14) is sinds 2009 ondertunneld. Bovengronds leidt een rond punt het doorgaand verkeer vlot en veilig naar z'n bestemming.
- de volgende 2 kruispunten werden al in de jaren 80 ondertunneld: de **Torhoutse** en de **Gistelse Steenweg** (dia 15).

Het kruispunt aan de **Legeweg**(dia 16) is de 2<sup>de</sup> grote werf die het AWV momenteel in uitvoering heeft langs de Expressweg. Ook hier gaat de N31 ondergronds en wordt gelijkgronds een rond punt aangelegd met veilige verbindingen voor fietsers en voetgangers.

Verder naar het noorden komen we aan het belangrijke kruispunt met de **Bevrijdingslaan** (dia 17). Het is aangelegd als hoofd- en hoofduitvalsweg voor het centrum van Brugge en daarom uitgerust met 2 x 2 rijstroken. Dit kruispunt zit in de (vergevoorderde) studiefase. Mogelijks zou de heraanleg in 2013 en 2014 kunnen gebeuren.

Aan het laatste kruispunt, de **Oostendse Steenweg** (dia 18), zal niet op de N31 gewerkt worden maar wel aan het op- en afrittencomplex. Een 'kluifrotonde' moet er het verkeer vlotter en vooral veiliger maken.

Vanaf de expresweg rijdt heel wat verkeer dat **geen bestemmingsverkeer** is via de Koning Albert I-laan naar het station, langs de Boeveriepoort naar het noorden of het oosten. Dat overbelast de stationsomgeving kant Sint-Michiels en zou zijn bestemming eigenlijk langs andere wegen moeten bereiken, bijvoorbeeld via de Bevrijdingslaan.

Om te weten over welke aantallen we spreken, hebben we – dankzij nummerplaatherkenning – geteld hoeveel auto's we op een gemiddeld piek uur 's morgens eerst op de expresweg en de Albert I-laan- opmerken en die daarna doorrijden via de Boeveriepoort/Unescorotonde naar de Gulden-Vlieslaan/Ezelpoort of naar de Katelijnepoort, richting Sint-Kruis/Assebroek of nog verder.

Op dia 19 staan de cijfers van die tellingen. Van de 1.176 die via de Koning Albert I-laan, de Rijselstraat en de Spoorwegstraat richting Boeverie reden troffen we er naderhand 22 % terug op de ring waarvan de helft in de Gulden-Vlieslaan en de helft op de hoge Katelijnebrug.

Op dia 19 zetten we de conclusies die we uit die cijfers trekken. Kort samengevat komt het hierop neer:

- veel bovenlokaal en doorgaand verkeer rijdt vanaf de expresweg via Sint-Michiels naar de ring
- de Bevrijdingslaan zou een (groot) deel van dit niet-bestemmingsverkeer kunnen opvangen
- dankzij de ondertunneling van de expresweg en dynamische verkeersborden kan heel wat van dit 'overtollig' verkeer naar die Bevrijdingslaan gedirigeerd worden.

Dat we de **verkeersstroom positief** kunnen **beïnvloeden** leid ik ook af uit andere cijfergegevens (dia's 20 en 21). Vorig jaar van maart tot mei werd door werken aan het kamgebouw het autoverkeer serieus gestremd en ook het verkeer Brugge-Oostkamp (de N51) werd gedurende een bepaalde periode onderbroken. Kort na afloop van die beide hebben we verkeerstellingen laten uitvoeren. We hebben de resultaten daarvan vergeleken met tellingen uit 2006, de periode voor de werken. De conclusies daarvan (zie dia 20) zijn dat het verkeer andere wegen zoekt en die na verdwijning van de verkeershinder ook voor een deel blijft gebruiken.

Straks heeft de heer Houthaeye het uitvoerig over de nieuwe ontwikkelingen die we in de stationsomgeving kant Sint-Michiels mogen verwachten. Die zullen pas mogelijk zijn op voorwaarde dat

met volgend **uitgangspunt** werkelijk rekening gehouden wordt (College van burgemeester en schepenen van 20 april 2007): "Het verkeer op de Koning Albert I-laan mag niet toenemen door nieuwe functies aan het station kant Sint-Michiels én het extra verkeer van nieuwe functies moet (daarom) gecompenseerd worden door minder doorgaand verkeer stadinwaarts". Specifiek werden aan de eventuele bouw van een nieuwe beurshal/stadshal op de oesterparking 5 randvoorwaarden gekoppeld (dia's 24 en 25) die het geciteerde uitgangspunt concretiseren.

#### 4. Heraanleg stationsomgeving Sint-Michiels (R. Houthaeye)

De stationsomgeving kant Sint-Michiels is een belangrijke stedelijke plek. Het is in Brugge één van de toegangspoorten tot de stad (de historische Boeveriepoort en de Rijselstraat), het is hét knooppunt van openbaar vervoer en het is één grote schoolomgeving. Dit gegeven genereert veel verkeersbewegingen, niet altijd even vlot en soms conflictueus, onder andere met zwakke weggebruikers. Toch is deze stationsomgeving ook aantrekkelijk voor allerhande functies, zoals scholen, wonen, diensten, kantoren enzovoort. Deze geven druk op de ruimte en resulteren in veranderingen.

Omwille van deze ontwikkelingen en de bestaande conflictueuze toestand, wil de stad volgende **4 aspecten van de verkeerssituatie** aanpakken (dia 29): een oplossing bieden voor de gevaarlijke kruispunten, de bestaande verkeersstromen en het parkeren verbeteren, het geheel aanpassen aan de nieuwe ontwikkelingen en kwaliteitsvolle stedelijke ruimte scheppen.

In de stationsomgeving spelen zich in en rond heel wat gebouwen **activiteiten** af (dia 31): het stationsgebouw, het kamgebouw, het psychiatrisch ziekenhuis O.-L.-V., de scholencampussen (KHBO, IVV, VHIS, Howest, KTA, Syntra West, Sint-Lodewijkscollege, VTI). Wat **verkeer** betreft, geeft dit op 't spitsuur 's morgens (7.45 – 8.45 uur) volgende tellingen:

- 3.294 voertuigbewegingen aan de Boeverietunnel
- 2.838 aan het kruispunt Rijselstraat – Koning Albert I-laan
- 1.452 fietsbewegingen aan de Boeveriepoort
- 966 aan het kruispunt Rijselstraat – Koning Albert I-laan
- 265 voetgangers aan de Boeveriepoort
- 324 aan het kruispunt Rijselstraat – Koning Albert I-laan.

Dit verkeer beschikt over volgende **parkeergelegenheden**:

- 2.500 autoparkeerplaatsen (oesterparking, kamgebouw en voorkant station, dia 33)
- 4.464 onbewaakte fietsstallingen, 266 bewaakte (dia 36).

Wat autoverkeer betreft vinden we de kruisende bewegingen en bijhorende **conflicten** vooral weer aan de **Barrièrestraat** en aan de **Stationslaan**. De aanzienlijke hoeveelheid fietsers en voetgangers (waarvan veel studenten en scholieren) zorgen voor veel conflictpunten met het autoverkeer. Ook voor het busverkeer is de achterkant van het station een draaischijf met moeilijke doorstroming (dia 39).

Vandaag zijn er op de drukste momenten in deze omgeving 3.000 verkeersdeelnemers per uur (zie spaghettikaart op dia 40). De verkeersstromen verlopen dan ook heel chaotisch, met veel conflictpunten en moeilijke doorstromingen, waar geen enkele gebruiker echt tevreden over is. Bij het zoeken van een oplossing zal het dan ook belangrijk zijn de verschillende verkeersstromen uit elkaar te halen.

Volgende recente en toekomstige **ontwikkelingen** in de ruime stationsomgeving verplichten ons om drastisch in te grijpen (dia 41): het (nieuwe) kamgebouw, de verhuis van de KHBO naar de Koningin Astridlaan/expresweg, de geplande nieuwbouw aan KBHO-Spoorwegstraat, het masterplan campus Groene Poorte, de nieuwbouw voor KTA en Howest, de bouw van een studentehome in de Rijselstraat, de verbreding van het Kerkebeekpad en de doortrekking naar de Rijselstraat, een nieuw onthaalgebouw voor het O.-L.-V.-ziekenhuis en een eventuele nieuwe beurshal/stadshal op de oesterparking. Ik herhaal hier het uitgangspunt van de stad: de nieuwe ontwikkelingen mogen geen verkeer 'in meer' aantrekken in vergelijking met nu. Er moet in deze omgeving minder doorgaand verkeer stadinwaarts overblijven onder andere via het alternatief Bevrijdingslaan.

Dia 42 geeft een overzicht van de **knelpunten** in de stationsomgeving Sint-Michiels: de gevaarlijke kruispunten, de moeilijke algemene doorstroming, de Boeveriepoort op zich, de moeilijke oversteekplaatsen, de toegangen tot het station en tot de ondergrondse parking van het kamgebouw en de parkeerdruk in de omgeving. Het ontwerp van herinrichting dat ik u meteen zal tonen, moet een oplossing bieden voor al die knelpunten. Het is opgemaakt in consensus tussen de stad Brugge, het AWW, De Lijn en de NMBS-Holding.

Ons eerste uitgangspunt is het creëren van ruimte aan de ingang van het station: een **echt plein**, dat er nu niet is. We doen dat door het gemotoriseerde verkeer te verleggen, weg van de achterkant van het station (zie blauwe pijlen op dia 45). Zo maken we een grote ruimte waar fietsers en voetgangers samen gebruik van maken, zoals op de Burg en op de Markt.

Om de vele verkeersconflicten op het knooppunt van die blauwe stromen aan te pakken stellen we een **verkeersrotonde** voor (dia 46). De vele oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers deden ons zoeken in de richting van ongelijkvloerse kruisingen, zoals de verkeersstudie uit 2007 ook al voorstelde. Het werd een geheel van fiets- en voetgangersonderdoorgangen, met name een 'balkonrotonde' (dia 47). In dit ontwerp wordt het auto- en busvervoer 2 meter opgetild en zakken de zwakke weggebruikers 1 meter (dia 48). De hellingen die deze laatsten moeten overwinnen variëren van 1,5 tot 4 % (de huidige tunnel Boeveriestraat – Koning Albert I-laan heeft een hellingsgraad van 6 %).

De **oversteek** ter hoogte van de **Rijselstraat/Spoorwegstraat** willen we veiliger maken met een 'druppelrotonde' (dia 50). Om minder problemen te hebben, zouden we graag de toegang tot de Belgacomsite verplaatsen, weg van deze rotonde. De besprekingen daarover lopen nog. Vlakbij de druppelrotonde plannen we een kus- en rijzone, tevens opstapplaats voor reisbussen. Ter hoogte van de in- en uitrit van de ondergrondse parking kamgebouw en de naastliggende oversteekplaats voor fietsers en voetgangers aan de Spoorwegstraat, denken we aan een oversteekplaats met verkeerslichten (dia's 51 en 52).

Voor **bussen** voorzien wij een vrije busbaan vanaf de balkonrotonde via de Albertlaan onder de Boeveriepoort door. Bussen die vanuit de Stationslaan komen, beïnvloeden de verkeerslichten en rijden ook via de Boeveriepoort naar de Unescorotonde en de voorkant van het station (dia 53). De voetgangers en de fietsers zullen niet langer de Boeveriepoort gebruiken. Ze worden via een doorgang onder de Koning Albert I-laan – helling 3 tot 4 % - geleid naar de Stationslaan. Daar wordt een nieuwe, gelijkvloerse tunnel gemaakt onder de spoorweg richting Buiten Boeverievest en Hendrik Conscienelaan (dia 's 55 tot 59). De precieze ligging van die tunnel is nog ter studie. Infrabel bekijkt de technische kant daarvan, de stedelijke Groendienst onderzoekt het traject tussen de bomen en over het water.

Tot slot tonen wij u in een **film** de belangrijkste elementen uit het ontwerp dat ik zonet heb toegelicht. Die film zal ook te bekijken zijn op de stedelijke website [www.brugge.be](http://www.brugge.be).

## 5. Vraagstelling

5.1 Ik waardeer het dat de stationsomgeving Sint-Michiels zal aangepakt worden. Ik merk echter dat u heel hoopvol bent wat het **terugdringen van het doorgaand verkeer** betreft. Ik deel uw optimisme niet want voor veel chauffeurs is de verbinding N31-Albert I-laan een automatisme omdat het de kortste verbinding is. Daarenboven: de herinrichting (met vlotter verkeer) zal een aanzuigeffect hebben, het autobezit blijft altijd maar toenemen en de stelplaats van De Lijn verhuist ook naar de stationsomgeving. Ikzelf verwacht blijvende verkeersoverlast, zowel aan de voor- als aan de achterkant van het station. (Horst Termote Sint-Michiels)

Burgemeester Patrick Moenaert:

Ik deel uw pessimisme niet. Ik ben zelf optimistisch maar ook realistisch.

De kortste weg is niet altijd de vlugste, in tegenstelling tot onze (verkeerde) indruk. Om die reden willen we op de expresweg dynamische verkeerssignalisatie plaatsen, dat onder andere aanduidt hoeveel tijd het vraagt om via de verschillende invalswegen de stationsomgeving of andere bestemmingen te bereiken. Daarenboven: over enkele jaren is de N31 vrij van verkeerslichten, zodat het verkeer er veel vlotter zal doorstromen.

We hebben de slechte ervaring over het verkeersinfarct, toen - uitzonderlijk en tijdelijk - naar aanleiding van de werken aan het kamgebouw, in de stationsomgeving het aantal rijvakken van 3 naar 1 werd gereduceerd. We hebben daar lessen uit getrokken. Zoals al gezegd: we moeten de toegang via de Bevrijdingslaan absoluut promoten. Op dit ogenblik is de benuttigingsgraad daar tijdens de spitsuren lager dan 50 %.

We gaan verder op de ingeslagen weg. Ook financieel is het plaatje rond. Gelukkig zal AWV (Vlaamse overheid) heel veel zelf betalen voor de herinrichting waarover we het vanavond hebben.

D. Michiels:

Het is ook een kwestie van geloof en overtuiging. De Sint-Michielsenaars hebben de jarenlange ervaring dat het 'geloof in de kortste weg' je zeker niet altijd het vlugst op je bestemming brengt.

5.2 Al 20 jaar stel ik vast dat het **sluipverkeer** van Sint-Andries naar het station de Barrièrestraat, de Joseph Wautersstraat en de Titecastraat aandoet. Dat geeft veel verkeersdrukke in onze buurt. Ik geloof niet dat dat in de toekomst zal veranderen.

Ik vraag me overigens af of je de GPS-constructeurs aan het verstand kunt brengen om **niet** de kortste weg maar de vlotste en de meest logische weg aan te bevelen.

(Van den Bussche Dominiek, Titecastraat)

Burgemeester Patrick Moenaert:

De 3 straten die u opnoemt zijn eigenlijk ook verbindingsstraten, geen straten voor alleen maar plaatselijk en bestemmingsverkeer. Het is dan ook logisch dat ze wel wat verkeer te verwerken krijgen, zonder dat dit echt overtollig verkeer is. Als we de verkeersafwikkeling op de Koning Albert I-laan echter vlotter kunnen laten gebeuren, dan valt er al minstens één goede reden weg voor het sluipverkeer in uw 3 straten.

5.3 Ik ben geboren en getogen in Sint-Michiels. Het voorgestelde ontwerp is prachtig. Hoe zal de **verbinding Albert I-laan – Stationslaan** precies gebeuren? (Hubert Vermeersch)

P. Vanhollemeersch:

Verkeer van en naar de Stationslaan zal een ommetje moeten maken:

- Stationslaan, rechtsaf naar Koning Albert I-laan, balkonrontonde, Albert I-laan richting Boeveriepoort en binnenstad en in omgekeerde richting:
- Albert I-laan, Boeveriepoort, Unescorotonde, Albert I-laan richting Sint-Michiels, Boeveriepoort, rechtsaf slaan.

5.4 Ik woon in Assebroek. Ik lees in de powerpointpresentatie dat u de 29 % verkeer die met bestemming Katelijnepoort via de Koning Albert I-laan komen via de Bevrijdingslaan en de Unescorotonde wilt sturen. Dat zal een heel grote **extra belasting zijn voor de Unescorotonde**, terwijl wij Assebroekenaren geen alternatief hebben!  
(Lieve Dossche, voorzitter stedelijke Raad voor personen met een handicap)

D. Michiels:

Ik heb niet gesproken over 29%. Er is 11 % doorgaand verkeer dat via de Boeveriepoort uiteindelijk op de hoge Katelijnebrug terecht komt en nog eens 11 % dat naderhand op de Gulden-Vlieslaan terug te vinden is. Wij willen niet per se dat al die voertuigen de Bevrijdingslaan als invalsweg zouden nemen. Toch zou een gedeeltelijke verschuiving van het genoemde verkeer, maar ook van anderen die beter de Bevrijdingslaan kunnen nemen, al een behoorlijke verlichting van de verkeersdruk geven in de Koning Albert I-laan.

5.5 Ik ben niet onder de indruk van het vertoonde filmpje. Dat is alleen maar door Grontmij gemaakt om propagandistische redenen: zij willen hun product verkopen! Ik wil hier toch even mijn bezwaren op een rijtje zetten.

Aan de kant station Sint-Michiels is er **van alles nieuw nodig**, allemaal op een totale oppervlakte van nog geen 1 km<sup>2</sup>: een kamgebouw om een heel pak ambtenaren samen te huisvesten, een tweede Magdalenazaal, extra studentenkamers, uitbreiding van de hogescholen én een nieuwe beurshalle.

Al deze ontwikkelingen trekken in elk geval **extra verkeer** aan, terwijl nu al 80 % van de beschikbare parkeerplaatsen door pendelaars bezet worden. Dat zal in de toekomst niet beter worden.

Ik stel vast dat u in uw ontwerp de fietsers en andere **zwakke weggebruikers onder de grond** steekt. Dat lijkt mij onlogisch en zelfs onveilig. Het 'ondergrondse karakter' van dit verkeer zal ook **criminaliteit** aantrekken, zoals diefstal of zelfs moord.

Op uw voorgelegde plannen mis ik de geplande **beurshalle**. Ik hoop dat dit een bewuste keuze is, want er zijn veel betere plaatsen om zo iets te bouwen.

Ik vraag alleen maar: "Denk nog eens goed na over deze plannen, voor u ze uitvoert". Ik lees in het Brugsch Handelsblad van 18 februari dat uw schepen Mercedes Van Volcem anders over de verkeerssituatie denkt: zij zou het gemotoriseerde verkeer onder de grond steken. Er moet dus nog over gesproken worden binnen het college, zo meen ik.

Tenslotte wil ook pleiten voor de aanplanting van **hoogstammige bomen** op het nieuwe stationsplein.  
(Patrick Debel, Koning Albert I-laan 44)

Burgemeester Patrick Moenaert:

Vroeger waren stationsomgevingen godverlaten oorden. Tegenwoordig vind je in de stationsbuurten heel wat nieuwe ontwikkelingen en activiteiten. Zowel aan de voor- als aan de achterkant van het Brugse station kiezen wij voor een dynamische buurt, geen troosteloze betonnen vlakke. Ik vind dat zelf een positieve evolutie.

En ja, wij willen een studentenstad zijn. Maar we willen de studentenhuisvesting op een verstandige manier aanpakken. Momenteel is er te weinig studentenhuisvesting en daarom is ze ook zo/te duur. We willen daar verandering in brengen.

B. Laloo:

Brugge heeft in elk geval een degelijke beurszalen nodig voor evenementen allerhande. De voorstudies over de mogelijke inplantingsplaatsen is afgerond. In de volgende stap doen wij een Europese marktverkenning: we gaan na of er wel investeerders en exploitant(en) te vinden zijn voor de beurszalen. Als dat zo is, kunnen wij de aanbesteding voor de bouw uitschrijven.

De Stad zelf biedt de grond aan, zo'n 25.000 m<sup>2</sup> groot, plein inbegrepen.

Burgemeester Patrick Moenaert:

Wij hebben over de herinrichting van het stationsplein Sint-Michiels overlegd met de NMBS. In principe brengt de NMBS de gronden voor de wegenis van het stationsplein gratis in. De stad moet nog een klein stukje van de NMBS afkopen voor de stadshalle maar dat investeren zij dan volledig in de kus-en-rijzone. De kosten voor de aanleg van het plein worden zowel door de stad als door de NMBS gedragen, elk voor 50 %.

D. Michiels:

Ik ontken dat de zwakke weggebruikers onder de grond gestopt worden. Zowel uit de powerpointpresentatie als uit de film blijkt het tegendeel. Het gaat om een open plein en brede onderdoorgangen waarin fietsers en voetgangers zich op pleinniveau bevinden.

Er wordt veel geconcentreerd op 1 km<sup>2</sup>, dat klopt, maar het Onze-Lieve-Vrouwziekenhuis en ook uw eigen woning zullen niet moeten afgebroken worden om dit allemaal te realiseren.

De stationsomgeving is een toplocatie voor veel functies. Door die functies in deze buurt te concentreren, vermijden we heel wat verkeer, drukte en problemen voor de binnenstad.

5.6 Ik heb vragen bij de met verkeerslichten bewaakte **oversteekplaats** aan de einde van het kamgebouw. Duizenden jonge mensen moeten er oversteken van en naar de studentencampussen. Het Kerkebeekpad start en eindigt er én de in- en uitrit van de ondergrondse parking is ook vlakbij. Deze situatie zal voor gigantische verkeersproblemen zorgen, denk ik. (Rik Sagaert, Spoorweglaan 108)

D. Michiels:

We willen deze oversteek 'ontvetten' door een extra doorsteek te maken tussen de Rijselstraat, vlakbij de balkonrotonde, naar het Kerkebeekpad. Om de verkeersstromen makkelijker te verwerken, willen we dit pad ook verbreden tot 10 meter. Op die manier zijn de verschillende campussen vlotter bereikbaar. Ook de hogescholen waren daar vragende partij voor en zullen het gebruik van die extra verbinding sterk promoten. Ook voor de inwoners van Sint-Michiels zal dat een verbetering zijn.

5.7 U promoot Brugge als fietsstad. U plant voor de zwakke weggebruikers een nieuwe **doorgang onder de sporen** vanuit de Stationslaan. Deze doorgang sluit alleen aan op de schoolomgeving van het VTI, dat echter over een aantal jaren verhuist naar de terreinen van Bombardier. Waarom maakt u de

doorgang onder de sporen niet aan het andere uiteinde van het station, vanaf de Groene Poorte naar de Saturn? Daar moeten veel meer studenten voorbij. (Martens Paul, Sint-Andries)

Burgemeester Patrick Moenaert:

Of de doorsteek die u voorstelt interessanter is, hangt af van de eindbestemming van de gebruikers. Via de geplande onderdoorgang is men veel vlugger in de binnenstad.

J. Vanhoutte:

Wat u voorstelt zou veel en veel duurder zijn. De tunnel zou daar veel langer moeten zijn, want hij zou onder wel 10 sporen heen moeten, tegenover 2 sporen nu.

D. Michiels:

We hebben aan verschillende opties gedacht, maar hebben ons laten leiden door vooral 2 elementen:

- het technische advies van de NMBS-Holding en Infrabel
- de vaststelling dat 60 % van de fietsbewegingen aan de Boeveriepoort richting stadscentrum gaan.

5.8 Ik ben zelf pendelaar en kom dus veel in de buurt. Ik heb een concrete vraag over de oesterparking. Gebeurt er nog iets met de parking, zo lang daar geen stadshalle wordt gebouwd? En als die halle er niet komt, zijn er dan andere plannen met de **parkingsite**? Ik stel vast dat die momenteel al om 7 uur vol staat. 't Zou aangenaam zijn dat wij pendelaars ook in de toekomst onze auto gratis of tegen een betaalbare prijs kunnen achter laten in de stationsomgeving. (Jasper Pillen, Zwanehoek 32)

Burgemeester Patrick Moenaert:

Op termijn zal de oesterparking betalend worden, in analogie met de 800 betalende plaatsen onder het kamgebouw. We moeten hierover nog een akkoord sluiten met de NMBS. We onderzoeken de mogelijkheid om bijvoorbeeld in de Rijselstraat blauwe zone in te voeren mét bewonersparkeren.

5.9 Komt er aan de achterkant van het station een **bushalte** dichtbij het station?

Is er geen **kiss-and-ridezone** voorzien in de nieuwe plannen?

Hoe geraak je volgens de nieuwe plannen **in het O.L.V.-ziekenhuis**?

Het nieuwe stationsplein ziet er heel groot uit. Voorziet u speciale ingrepen ten voordele van de **visueel gehandicapten**? (Leen De Grootte)

D. Michiels:

In de Koning Albert I-laan plannen we 2 nieuwe bushaltes: één vlakbij de Boeveriepoort en dus dichtbij de achterin/uitgang van het station en één aan de nieuwe in- en uitgang van het O.-L.-V.-ziekenhuis.

Ook de halte kant Spoorwegstraat bevindt zich dicht bij de ingang van het station

Op de dia's 49 en 50 van de projectie hebben we kus-en-rijzone duidelijk vermeld.

P. Vanhollemeersch:

Fietsers kunnen op 2 manier toegang nemen tot de O.-L.-V.-terreinen: via de ingang rechtover de fietsersdoorgang onder de sporen, in de Stationslaan, en via de Barrièrestraat, aan of net voorbij het tankstation.

De concrete ingrepen voor visueel gehandicapten moeten we nog bekijken.

5.10 Wat is het effect qua **geluidshinder** als je het gemotoriseerde verkeer 2 meter omhoog brengt ten opzichte van de omgeving?

U wil het verkeer in de stationsomgeving vlotter maken door de 'toegangspoort' Bevrijdingslaan extra te promoten. Toch verneem ik dat het auto- en busverkeer vanuit de Koning Albert I-laan **niet meer rechtstreeks de Stationslaan** zal kunnen **inrijden**. Ik vraag me af wat het effect daarvan zal zijn op de verkeersdrukke in de Barrièrestraat. (Jan Dumoulin, Canadastraat 8)

P. Vanhollemeersch:

Er zijn verschillende mogelijkheden om Sint-Andries te bereiken vanuit Sint-Michiels en vice versa, bijvoorbeeld de Koningin Astridlaan. Maar de doorsteek Albertlaan – Stationslaan is in het voorstel inderdaad doorgeknipt.

D. Michiels:

Herinner je de 'spaghettidia' van daarstraks: hoe meer verkeersbewegingen we mogelijk maken, hoe complexer de oplossingen die we moeten zoeken. Daarom hebben we noodgedwongen keuzes gemaakt. De genoemde 'doorsteek' is inderdaad niet weerhouden. We denken dat dit ook wat extra verkeer uit de stationsomgeving zal weg houden. Er is uiteraard ook een positieve kant aan het verhaal: de Stationslaan zal een stuk rustiger worden.

J. Vanhoutte:

Zoals bij elke aanpassing zullen de verkeersgebruikers andere verbindingen moeten zoeken, noodgedwongen andere gewoonten aannemen.

Burgemeester Patrick Moenaert:

Ik herhaal: de Barrièrestraat is een verbindingsstraat. Daar passeert sowieso veel verkeer.

5.11 Voor ik mijn vragen stel, wil ik het volgende onderlijnen. De diensten waarvoor ik werk hebben als officieel adres 'Federaal Administratief Centrum **Kamgebouw**' aangenomen. Het 'linkse' deel van het gebouw, richting Boeveriepoort dus, waar Vlaamse diensten hun intrek zullen nemen, noemt blijkbaar 'Jacob van Maerlantgebouw'.

Mijn 3 aandachtspunten:

- 1) de **uitrit van de parking** van het kamgebouw, aan het begin van de Spoorwegstraat, is gevaarlijk omwille van de vele fietsers en voetgangers die er langs komen en nauwelijks zichtbaar zijn
- 2) welke mogelijkheden zullen **leveranciers** hebben, na de aanleg van het nieuwe stationsplein, om te laden en te lossen?
- 3) de **afvalophaling**, die nu tegenaan de Boeveriepoort gebeurt, levert gevaarlijke toestanden op. (Vicky Boerjan, federale diensten gouvernement West-Vlaanderen, kamgebouw)

D. Michiels:

- 1) We zijn er ons van bewust dat die uitrit inderdaad voor verkeersconflicten zorgt en gevaarlijk is. We willen proberen daar iets aan te doen, ook op korte termijn.
- 2) Leveringen kunnen aan de kant van de Boeveriepoort gebeuren na 19 of na 20 uur. Daarover zijn met de NMBS-Holding al afspraken gemaakt die we echter nog moeten finaliseren.

J. Vanhoutte:

- 3) De genoemde plaats leek ons de meest logische, maar zorgt inderdaad voor problemen.

5.12 Wat mij niet volledig duidelijk was: blijven er in uw voorstel **bussen** rijden door de **Barrièrestraat** en de **Titecastraat**? Zo ja, wat is hun frequentie?

Er is geprobeerd om de verkeersveiligheid in de **Titecastraat** te verhogen. Dat gebeurde door de **parkeerplaatsen** te schranken, wat de rijsnelheid inderdaad afremt. Die parkeerstroken zijn echter alleen met lijnen afgebakend en op geen andere manieren afgeschermd. Dat maakt van het in- en uitstappen van een geparkeerde auto een riskante bedoening is. Kunnen er eventueel maatregelen getroffen worden om dit veiliger te maken? (Caroline Salens, Titecastraat 86)

D. Michiels:

In ons voorstel volgen de bussen in die beide straten hetzelfde traject, met dezelfde frequentie. De grote verandering die wij beogen is een vlottere doorstroming van de bussen naar de voorkant van het station dankzij een vrije busbaan op de Koning Albert I-laan en in de Stationslaan.

Burgemeester Patrick Moenaert:

Wij zullen uw vraag in verband met de parkeerplaatsen in de Titecastraat doorsturen aan de Verkeersdienst van de politie.

*Ondertussen ontving de Communicatiedienst volgend antwoord vanwege de stedelijke Mobiliteitscel, die het persoonlijk aan mevrouw Salens bezorgt:*

“Na een plaatsbezoek kunnen we meedelen dat de parkeervakken visueel duidelijker zullen worden gemaakt door in de rijrichting van het verkeer **een schuine niet-gearceerde aanzet van de parkeervakken te markeren**. Een andere afbakening (bijvoorbeeld door middel van paaltjes) is hier niet wenselijk, rekening houdend met een vlotte doorstroming van het verkeer (waaronder ook de bussen van De Lijn) in deze straat.

De voorgestelde markeringen zullen door de Wegendienst worden aangebracht in de loop van de maand mei, van zodra de weersomstandigheden dit toelaten.

Een aanzet van de parkeervakken of een andere afbakening betekent natuurlijk niet dat de parkeervakken op zich breder worden. Gezien de breedte van de straat zal hier, bij kruisend verkeer, steeds opgelet moeten worden bij het in- en uitstappen van een wagen. Dat is overigens altijd en overal aangewezen.”

5.13 Ik ken de stationsomgeving want ik pendel dagelijks naar Gent. Ik vind het een mooi ontwerp, maar ik merk dat heel wat functies al langs 'onze kant' van het station gelegen zijn. Ik weet ook dat de verpleegsterschool in de Barrièrestraat zal uitbreiden. Daarom ben ik wat verwonderd dat u de nieuwe **beurshalle** op de oesterparking wilt bouwen. U maakt een plan op om het **verkeer** dat nu stukt vlotter te maken en tegelijkertijd trekt u weer heel wat extra verkeer aan door die beurshal.

Ik wil er op wijzen dat er geen antwoord is gegeven op de vraag in verband met eventuele **geluidsoverlast** door het gemotoriseerd verkeer 2 meter in de hoogte te tillen.

(Tony Valcke, Ten Hove 2A, Sint-Michiels)

B. Laloo:

We kunnen natuurlijk eindeloos blijven discussiëren over de inplanting van de nieuwe beurshal. De studies die wij hebben laten uitvoeren, wezen allemaal in dezelfde richting: op de oesterparking. Let wel: het college van burgemeester en schepenen heeft ingestemd met deze locatie op voorwaarde dat we eenzelfde hoeveelheid verkeer als het extra verkeer dat we hiermee aantrekken, door de al genoemde maatregelen (dynamische verkeersborden en doorverwijzing via de Bevrijdingslaan) ook weer kunnen wegwerken. Er mogen door de beurshalle geen nieuwe verkeersproblemen gecreëerd worden. Gezien de aard van de activiteiten in een beurshal, zal het aangetrokken verkeer geen invloed hebben op de ochtendspits.

D. Michiels:

Misschien komt er onder die beurshal ook een ondergrondse parking. Dat zou een bijkomende oplossing zijn voor de extra parkeerdruk.

Tijdens de voorbereidende studie voor het voorgestelde ontwerp, is met al die verkeerstromen en de genoemde maatregelen wel degelijk rekening gehouden.

P. Vanhollemeersch:

Het extra lawaai veroorzaakt door de optilling van het gemotoriseerde verkeer is te verwaarlozen. Dit is intengendeel op het vlak van geluid een veel betere oplossing dan een insleuving bijvoorbeeld.

5.14 In de uiteenzettingen heb ik niets gehoord over het **conflict voetgangers-fietsers**. Die zijn er nu duidelijk wel ter hoogte van het kamgebouw. (Patrick Lescroart, Spoorwegstraat 294)

P. Vanhollemeersch:

In de huidige situatie hebben de voetgangers en de fietsers samen een ruimte die maar 3 meter breed is. In het voorliggende ontwerp is een plein voorzien van 15 meter breed. Gemengd verkeer, net als op de Markt en op de Burg moet dus wel kunnen. De onderdoorgangen voor fietsers en voetgangers variëren van 15 tot maximum 34 meter breed, uitgezonderd de voetgangerstunnel aan het O.-L.-V.-ziekenhuis die 'maar' 9 meter breed zal zijn. Al die doorgangen kunnen dus veel zwakke weggebruikers verwerken. Op dat plein zal het verkeer van alle zwakke weggebruikers door elkaar verlopen. Op alle andere plaatsen voorzien wij suggestiestroken om fietsers en voetgangers te scheiden.

5.15 Hoe zal het **fietsverkeer in de Stationslaan** verlopen? (Becu Mireille, Stationslaan)

J. Vanhoutte:

De Stationslaan is onze bevoegdheid. We hebben echter een hele lange prioriteitenlijst wat werken betreft. Concreet zullen we een tweerichtingsfietspad aanleggen vanaf de Boeveriepoort tot aan de tunnel onder de spoorwegberm (richting Boeveriestraat). In de rest van de Stationslaan blijven de eenrichtingsfietspaden bestaan.

5.16 **Wanneer** starten de werken?

J. Vanhoutte:

Voor de aanbesteding zullen we kredieten kunnen gebruiken voor het Vlaamse programma om de zwarte punten weg te werken. Er is evenwel nog veel werk voor de effectieve plannen in een bestek kunnen gegoten worden. Ik verwacht nog een jaar studiewerk daarvoor. Dan hoop ik dat we in 2012 de aanbesteding kunnen doen en in 2013 de werken kunnen laten starten.

5.17 Is er een plaats voorzien voor **kort parkeren**? (Roger, centrum Sint-Michiels)

Burgemeester Patrick Moenaert:

Daarvoor dient de kiss-and-ridezone.

## 8. Slotwoord (P. Gheysen)

Patrick Gheysen bedankt panelleden, buurtbewoners en perslui voor hun aanwezigheid en hun bijdrage tot het welslagen van deze vergadering en sluit de vergadering om 22.30 uur. Zodra het verslag van de vergadering klaar is, zetten wij het op de website [www.brugge.be](http://www.brugge.be)

## 9. Vragen en opmerkingen achteraf ontvangen (samengevat)

9.1 Na de vergadering werd namens de oudervereniging van het Sint-Lodewijkscollege een brief van 13/2/11, geadresseerd aan het college van burgemeester en schepenen en vermeldend 'enkele bezorgdheden', afgegeven aan de verslaggever. Volgens betrokkene was diezelfde brief al persoonlijk aan de burgemeester overhandigd door Koenraad Verstraete, voorzitter van de oudervereniging. Hieronder vatten we de inhoud samen. De brief zelf werd via de Secretarie van de stad doorgegeven aan de stedelijke Mobiliteitswinkel voor verdere afhandeling.

De korte inhoud:

### 1. **Fietsverkeer Sint-Lodewijkscollege via Stationslaan:**

Nu rijden fietsers vanuit het college richting Sint-Michiels en Loppem zonder oversteken ineens op een afzonderlijk fietspad tot aan de expresweg. In het ontwerp 'stationsomgeving-beursgebouw' zitten heel wat hindernissen: Stationslaan oversteken, tunnel naar stationsplein, plein over, gemengd verkeer via kraterrotonde. Suggesties: behoud huidige fietspaden, fietssuggestiestrook op stationsplein, veilige oversteek Magdalenastraat-Stationslaan.

### 2. **Fietstunnel onder spoorweg:**

Of daar ook voetgangers doorheen kunnen en of die tunnel onder de Stationslaan kan doorgetrokken worden naar de ingang van het college.

### 3. **Fietstunnel stationsplein-Stationslaan:**

Is er een voetgangersvoorziening? Waar liggen de voetpaden van tunnel tot college?

**MOBILITEITSWINKEL**

9.2 Ik ben inwoner van Sint-Michiels en heb een suggestie wat betreft het stationsplein Sint-Michiels. De meeste Vlaamse stations hebben al altijd een stationsfrituur gehad (bijvoorbeeld bijna alle stations tussen Brugge en Kortrijk). Daarmee bedoel ik een **frituur** die zich net buiten het station bevindt meestal in een containerachtig bouwsel.

Wat Brugge betreft is dit altijd afwezig geweest. Misschien een idee voor de toekomst? Dit is tenslotte één van de meest typische Vlaamse tradities. Let wet: ik ben zelf geen kandidaat uitbater.

(Jo Clercx, 4/3/11 via de website van burgemeester Patrick Moenaert)