

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1094
van **STEFAAN SINTOBIN**
datum: 18 mei 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

N309 Steenbrugsestraat-Heidelbergstraat Brugge - Verkeersveiligheid

De N309-Steenbrugsestraat-Heidelbergstraat verbindt op het grondgebied van Brugge de E403 met Steenbrugge en is dan ook een invalsweg op Brugs grondgebied met dagelijks een stroom aan automobilisten en vrachtverkeer.

Deze gewestweg loopt op Brugs grondgebied grotendeels door de bebouwde kom en daar geldt normaliter een snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur. Toch staan (wellicht onmiddellijk na de bebouwde kom) momenteel ook nog vóór de verkeerslichten aan de kruising met de Rijselstraat verkeersborden die een maximaal toegelaten snelheid van 70 kilometer per uur aangeven. De buurtbewoners vragen dat de snelheidsbeperking zou gelden tot aan de kruising met de Rijselstraat.

In 2017 werden werkzaamheden uitgevoerd aan de Heidelbergstraat waarbij de rijweg onder meer werd voorzien van een nieuwe toplaag asfalt. Volgens de plannen zou tijdens de werken ook een vluchtheuvel mét zebrapad worden geïntegreerd. Na het beëindigen van de werken bleek echter dat men de vluchtheuvel was vergeten, waarna er ten slotte op de rijweg links en rechts een kleine vluchtheuvel werd geplaatst - een zogenaamde asverschuiving - waardoor de wagens hun snelheid dienen aan te passen. Het zebrapad tussen de twee vluchtheuvels ontbreekt echter nog steeds. Dat zebrapad zou tevens dienstig zijn voor de buspassagiers die op- en afstappen aan de nabijgelegen bushaltes. Men vraagt tevens een zebrapad aan de vluchtheuvel ter hoogte van 't Kloosterhof. Zonder zebrapad zien automobilisten immers niet dat dit een oversteekplaats is, waardoor ze niet vertragen.

Tot slot merken de buurtbewoners ook dat auto's en vrachtwagens hun bocht niet ruim genoeg nemen ter hoogte van de Sint-Arnolduslaan richting Loppem en daardoor een stuk over het fietspad rijden. Zeker bij vrachtwagens kan dit tot zeer gevaarlijke situaties aanleiding geven. Men stelt voor om paaltjes of betonblokken te plaatsen zodat het fietspad wordt afgeschermd.

De voorstellen werden reeds besproken op de Lokale Verkeerscommissie in Brugge, maar het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) houdt voorlopig de boot af.

Wat zijn de motivaties waarom AWV niet ingaat op de verschillende suggesties/voorstellen van de buurtbewoners rond het verhogen van de veiligheid op de N309 Steenbrugsestraat-Heidelbergstraat (tot aan het kruispunt met de Rijselstraat) in Brugge (Sint-Michiels)?

ANTWOORD

op vraag nr. 1094 van 18 mei 2018

van **STEFAAN SINTOBIN**

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft begrip voor de gestelde problematiek aangaande de snelheid in de Heidelbergstraat.

Echter wil AWV consequent zijn in de aanleg van gewestwegen en past het hiervoor overal gelijke ontwerpprincipes toe.

Hierna de toelichting waarom AWV niet op alle suggesties van de buurtbewoners kan ingaan.

1. Snelheid 50 km/u – middengeleider

AWV heeft in de uitvoeringsfase en in samenspraak met de stad Brugge verschillende werken op elkaar afgestemd.

Parallel aan deze werken werd op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV), in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de stad Brugge, beslist om de zone van 50 km/u te laten starten vanaf huisnummer 76 – deze wordt structureel aangegeven door een middengeleider – en de fietsoversteek ter hoogte van Kloosterhof te beveiligen door een middengeleider met een fietsdoorsteek.

De middengeleiders markeren een 'poort' op de locatie waar de snelheid verandert. Deze ligt in huidig ontwerp dus goed.

Het is niet de bedoeling van AWV om nog middengeleiders bij te leggen, gezien deze dan de betekenis van het aanduiden van de snelheidsaanpassing verliezen.

De snelheidsbeperking van 50 km/u vroeger invoeren is bovendien niet wenselijk omdat er geen ruimtelijk aangepast wegbeeld is dat de snelheidslimiet moet onderschrijven: de fietspaden zijn vóór het geselecteerde punt vrijliggend en de bebouwing is éénzijdig, nog twee redenen om vroeger géén 50 km/u in te voeren.

Om de voortgang van de werken niet te hinderen, is voor de middengeleiders de uitvoeringsmethode 'met opgelijmde boordstenen' gekozen. Dit is een structurele methode die meermaals tijdens infrastructuurwerken wordt toegepast.

Echter zal AWV aanvullende maatregelen nemen die de snelheidshandhaving moeten ondersteunen:

- de randmarkering aanpassen conform de vigerende snelheidsnorm, nu hebben we een overbreedte,
- in combinatie met het wegnemen van de middenlijn.

In de bocht van de Arnolduslaan zal de middenlijn uit veiligheidsoverwegingen wel behouden blijven.

Deze werken worden nog voor de zomer uitgevoerd.

2. Paaltjes aan fietspad in bocht Arnolduslaan

In de bocht van de Arnolduslaan kunnen geen paaltjes of betonblokken worden voorzien, aangezien er te weinig plaats is en deze mogelijks een obstakel zouden vormen voor fietsers.

3. Extra zebrapaden (aan bushalte Arnolduslaan, aan bushalte Wagenbruggelaan, aan vluchtheuvel Kloosterhof).
 - Ter hoogte van het Kloosterhof werd in de PCV beslist om geen zebrapad te markeren.
Door het veilig rustpunt dat werd gecreëerd, is de oversteekbaarheid sterk verbeterd omdat de wachttijd om over te steken is gedaald.
 - Zebrapaden aan de bushaltes
Momenteel wordt een nieuw PCV dossier voorbereid om extra zebrapaden te voorzien aan de twee bushaltes.
Hiervoor zijn bijkomende infrastructurele maatregelen nodig, enkel markering van een zebrapad zou immers een vals veiligheidsgevoel creëren.