Mobiliteit in het Stubbekwartier

Visiedocument september 2025

Inleiding

Visievorming op de Leopold II-laan

- Bestaande toestand
- Voorgaande beleidsbeslissingen
- Knelpunten
- Visie op wijkniveau: één rustige wijk zonder ruimtelijke en sociale scheiding
- Vermijden van doorgaand verkeer
- Alternatieve routes
- Bereikbaarheid van het Stubbekwartier
- Positieve effecten op de mobiliteit in de omgeving van het Stubbekwartier
- Mogelijke denkpistes om doorgaand verkeer te vermijden
- Bijkomende gewenste inrichtingsmaatregelen
- Zone 30/Fietszone?

Visievorming circulatie in het Stubbekwartier

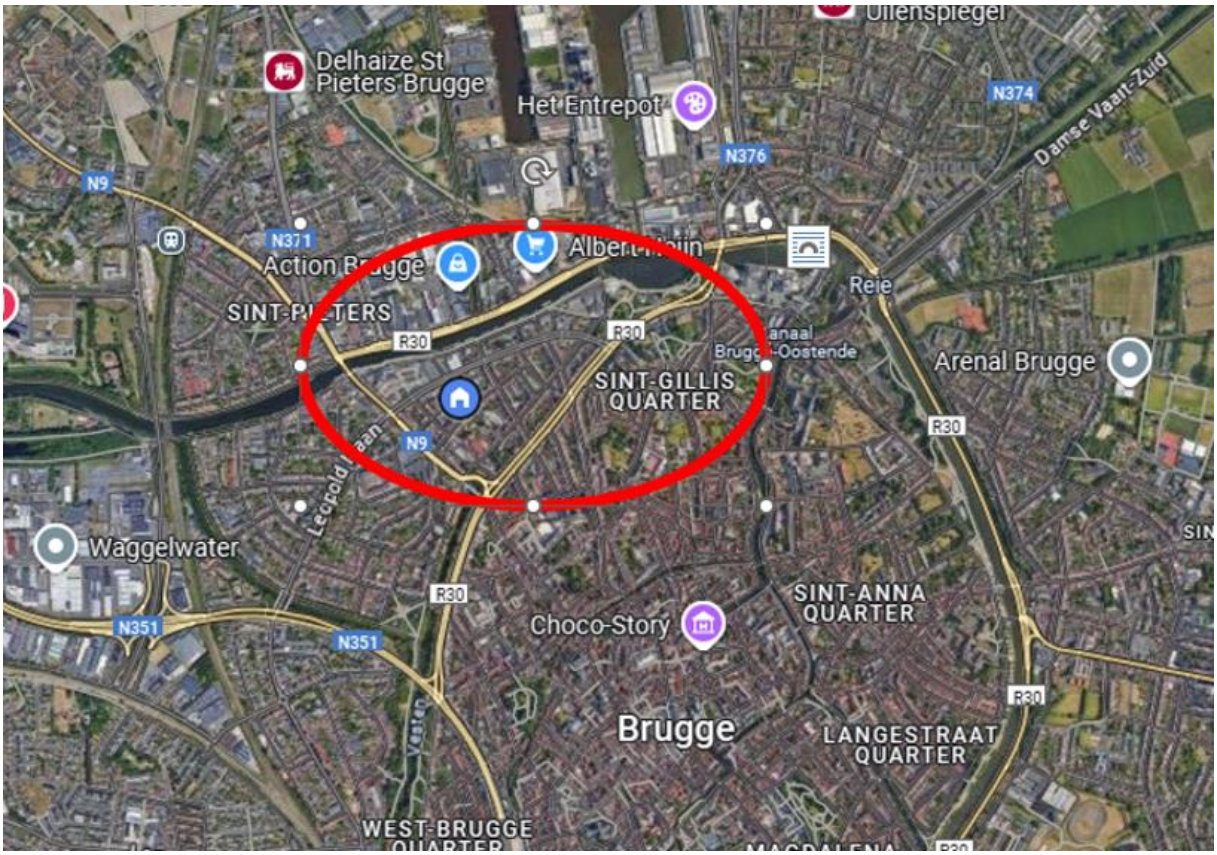
- Bestaande toestand
- Maatregelen volgend uit visie Leopold II-laan
- Knelpunten
- Visie op wijkniveau + randvoorwaarden
- Mogelijke soorten weginrichting
- Mogelijke inrichtingsmaatregelen
- Enkele concrete inrichtingsvoorstellen

Denkoefening circulatie in Stubbekwartier

Samenvatting

Inleiding

Het Stubbekwartier is een woonwijk gelegen ten noorden van het ei van Brugge tussen de R0 (Komvest – Koningin Elisabethlaan), de Scheepsdalelaan (N9) en de Kolenkaai langsheen het kanaal Brugge-Oostende.



Begin 2024 vond iedereen in de wijk een summiere verkeersenquête van stad Brugge in de bus over o.a. éénrichtingsverkeer in de Werfstraat; dit naar aanleiding van een geplande heraanleg van de straten na de toekomstige (dringend noodzakelijke) werken aan de rioleringen.

Daarop namen enkele enthousiastelingen het initiatief om een mobiliteitscomité op te richten.

Door het toenemend aantal bouwprojecten in de omgeving wordt immers gevreesd voor een verdere escalatie van de verkeersdruk in de Leopold II-laan. Langsheen de Kolenkaai, van aan de Scheepsdalelaan tot het Baron Ruzettepark zijn er in totaal 8 appartementscomplexen gebouwd of gepland. Vooral het project ‘Van Marcke’ maar ook de herbestemming van de Fluviussite zullen onmiskenbaar een effect hebben.

Alle verkeer van de Kolenkaai wordt afgewenteld op de (kruispunten van de) Leopold II-laan. Reken daar nog de herbestemming van de Sint-Jozefkliniek bij en de effecten van het Kaaidistrict, dan is zonneklaar dat de huidige verkeersdruk nog zal toenemen indien niet drastisch wordt ingegrepen.

Het Mobiliteitscomité streeft naar het behoud van een **rustige woonbuurt zonder verkeers- en parkeerdruk** en naar (ruimtelijke en sociale) **eenheid in de wijk**.

Als eerste resultaat konden we bekomen dat er voor onze wijk een wijkmobiliteitsplan wordt opgemaakt vooraleer er ingrijpende maatregelen genomen worden.

Ondertussen kwamen we al zo'n zestal keer samen (met telkens een twintigtal aanwezigen) in 't Werftje om de knelpunten op te lijsten en om onze visie op mobiliteit te bespreken.

In onderhavig document nemen we eerst en vooral de Leopold II-laan onder de loep, die momenteel als doorgangsroute doorheen onze wijk fungeert. Hier stellen we voor om het drukke doorgaand verkeer te vertragen en zelfs volledig te weren. We ijveren voor een inrichting met respect voor de woonkwaliteit; dit conform aan de principes van het Mobiliteitsplan van Brugge, het gemeentelijke RUP, het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoersregio Brugge en het Fix the Mix'-rapport.

Daarna gaan we verder in op de circulatie binnen onze wijk zelf. Hierbij trachten we sluipverkeer tegen te gaan met maximaal behoud van de huidige circulatie en parkeermogelijkheden. Een eerste mogelijk scenario wordt verder uitgewerkt.

Verder overleg en studies op detailniveau zijn nodig om de concrete inrichting van het openbare domein in het Stubbekwartier vorm te geven.

Dit visiedocument dient als insteek naar de dienst Mobiliteit van Brugge, waarmee we in een constructieve geest geregeld samenzitten.

Visievorming op de Leopold II-laan

Bestaande toestand

De Leopold II-laan situeert zich midden in het Stubbekwartier. De Leopold II-laan ligt in het verlengde van de Leopold I-laan tussen de Scheepsdalelaan en de Komvest. De Leopold II-laan heeft een vrij constante breedte van ca. 21 m. De aanpalende bebouwing is gebouwd op de rooilijn. Het betreft meestal woongebouwen, maar ook de Fluviussite, een voedingswinkel, kantoren, kledijwinkels, brocantezaak,… Enkel ter hoogte van de woningen Leopold II-laan 108 tot 126 is er een beperkte voortuin.

De Leopold II-laan fungeert momenteel hoofdzakelijk als doorgangsweg doorheen de wijk tussen de Scheepsdalelaan en de Komvest. De Leopold II-laan wordt ook gebruikt als toegangsweg naar de wijk zelf en om omgekeerd vanuit de wijk het hogere wegennet te bereiken.

De Leopold II-laan lijkt rechtdoor te lopen maar draait licht naar rechts, komende van de Scheepsdalelaan. Dit is vooral merkbaar tussen de Nikolaas Gombertstraat en de Werfstraat.

De Leopold II-laan is gekenmerkt door een zeer specifiek wegprofiel, gedomineerd door een dubbele bomenrij in de middenste groenzone, met tussen de bomen een tweerichtingsfietspad (met wisselende breedte). Palend aan de woningen opgetrokken op de rooilijn zijn er voetpaden van ca. 1.40 m breed. Links en rechts van de groenzone bevinden zich telkens 1 rijstrook van 2.80m breed, gescheiden van de groenzone door een boordsteen, en een parkeerstrook (geschilderd) van 2.50m breed tegenaan het voetpad.

De Leopold II-laan heeft 6 kruispunten; dit met de Houthulststraat, Zwaluwenstraat, Veldmaarschalk Fochstraat, Luikstraat, Nikolaas Gombertstraat en de Werfstraat. Ter hoogte van de Komvest is er een aansluiting met de IJzerstraat (in voorrang). Ter hoogte van de kruispunten is de groenzone onderbroken. Het fietspad loopt wel door (in voorrang). Ter hoogte van de Luikstraat is de onderbreking van de groenzone verschoven ten opzichte van de Luikstraat zelf.

Tevens zijn er 3 bijkomende onderbrekingen van de groenzone. Eén tussen de Houthulststraat en de Zwaluwenstraat en twee tussen de Nikolaas Gombertstraat en de Werfstraat.

Het snelheidsregime is 50 km/u. De Leopold II-laan heeft voorrang ten opzichte van de kruisende straten (met uitzondering van de IJzerstraat).

Fietsers rijden op het fietspad tussen de bomen (of op de rijweg om woningen te bereiken), met uitzondering dicht bij de Scheepsdalelaan en tussen de Komvest en de Werfstraat. Daar rijden de fietsers op de rijweg. Er zijn oversteekplaatsen van en naar het fietspad aangeduid op de rijweg (fietsers niet in voorrang).

Er zijn zebrapaden aanwezig aan de kruispunten van de Scheepsdalelaan (vierkant groen), Zwaluwenstraat (tpv A-Mode), Nikolaas Gombertstraat en de Komvest. Ter hoogte van het zebrapad aan de Nikolaas Gombertstraat zijn er licht uitstulpende voetpaden.

Ter hoogte van het KAAI30 project (vroegere site Oxfam) zijn er fietskluizen geplaatst in de groenzone tussen het fietspad en de rijweg.

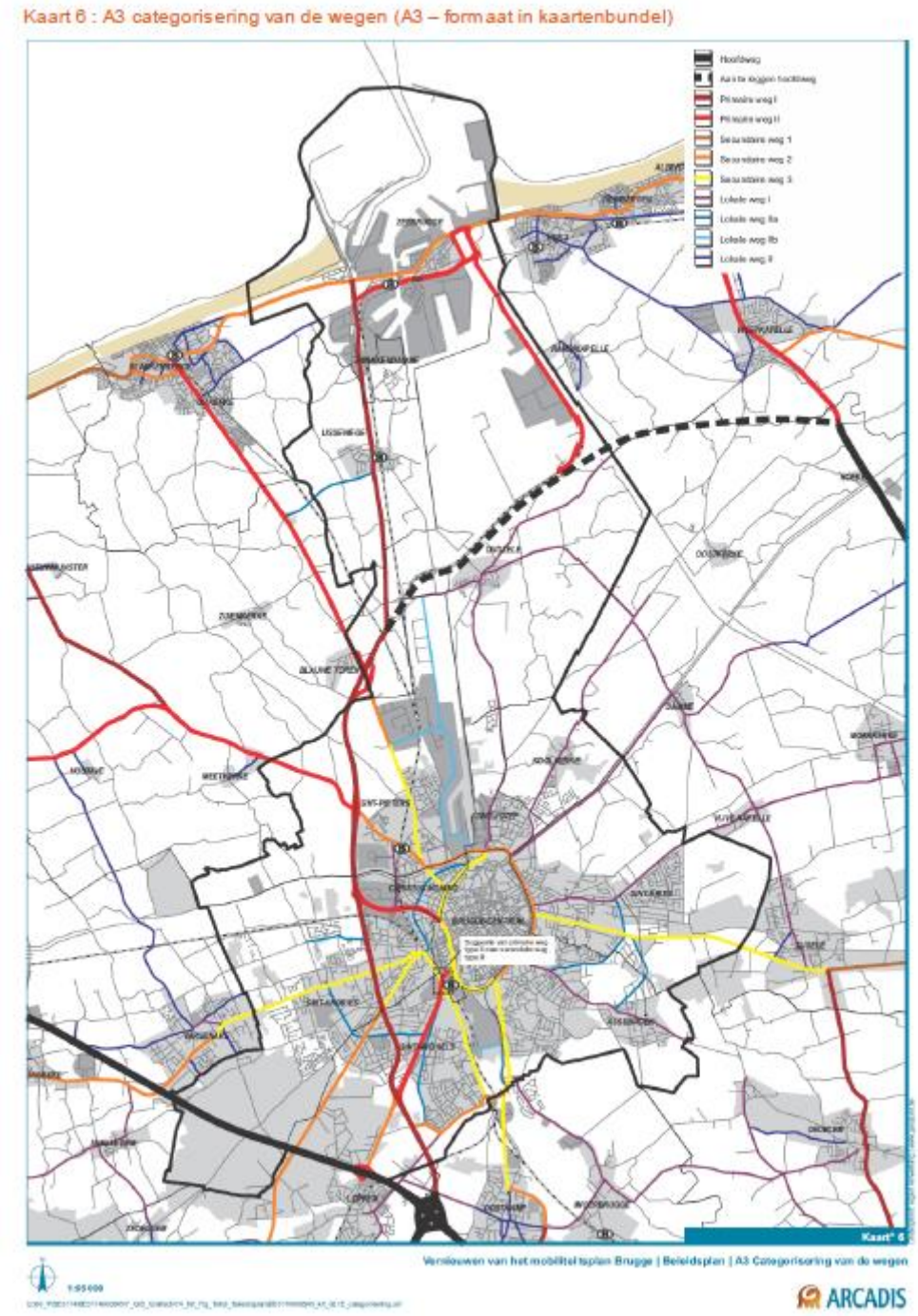
Voorgaande beleidsbeslissingen

1/ Mobiliteitsplan Brugge, goedgekeurd gemeenteraad 26 januari 2014

Pag 23

Doorgaand zwaar verkeer en sluipverkeer moeten zoveel mogelijk, zowel in het centrum als in de deelgemeenten, uit de woonwijken worden gehouden.

Pag 69



Detail uit deze kaart: Leopold II-laan is aangeduid als lokale weg IIa (donkerblauw)

Pag 74

De Stad Brugge selecteert de lokale wegen. Deze worden vastgelegd in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en in het mobiliteitsplan, in onderlinge afstemming. De lokale wegen zijn doorgaans opgedeeld in drie hoofdcategorieën: lokale verbindingswegen, lokale ontsluitingswegen en erfontsluitingswegen. Voor Brugge wordt verder nog onderscheid gemaakt tussen ontsluitingswegen van deelgemeenten of woonkernen (type IIa) en ontsluitingswegen voor industriezones (type IIb). Er zijn bijgevolg volgende categorieën:

- lokale verbindingswegen (lokale wegen type I);
- lokale ontsluitingswegen van ontsluiting van deelgemeenten of woonkernen (lokale weg type IIa) en lokale ontsluitingswegen voor industriezones (lokale wegen II b);
- erfontsluitingswegen (lokale wegen type III) .

De inrichtingsprincipes per categorie werden ingevoegd als bijlage (zie 11.9)

Lokale wegen type II: lokale ontsluitingswegen
Lokale wegen type IIa: Lokale ontsluitingswegen van ontsluiting van deelgemeenten of woonkernen

Volgende assen worden geselecteerd als lokale wegen type IIa

- ….;
- Leopold I-laan - Leopold II-laan;

Pag 112

Ontsluitingswegen van deelgemeenten of woonkernen (lokale weg type IIa) worden ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt. Er zullen maatregelen genomen worden ter hoogte van :

- ...;
- Leopold I - laan – Leopold II- laan (Christus Koning);

Pag 142

De Leopold I-laan / Leopold II-laan is geselecteerd als een lokale weg type IIa. Deze weg verzamelt het verkeer van een gebied naar een weg van hogere orde (secundaire wegen) en verdeelt het inkomend verkeer in het gebied.

Pag 143

De Leopold I - laan – Leopold II- laan (lokale weg type IIa) wordt ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt.

Pag 356-357

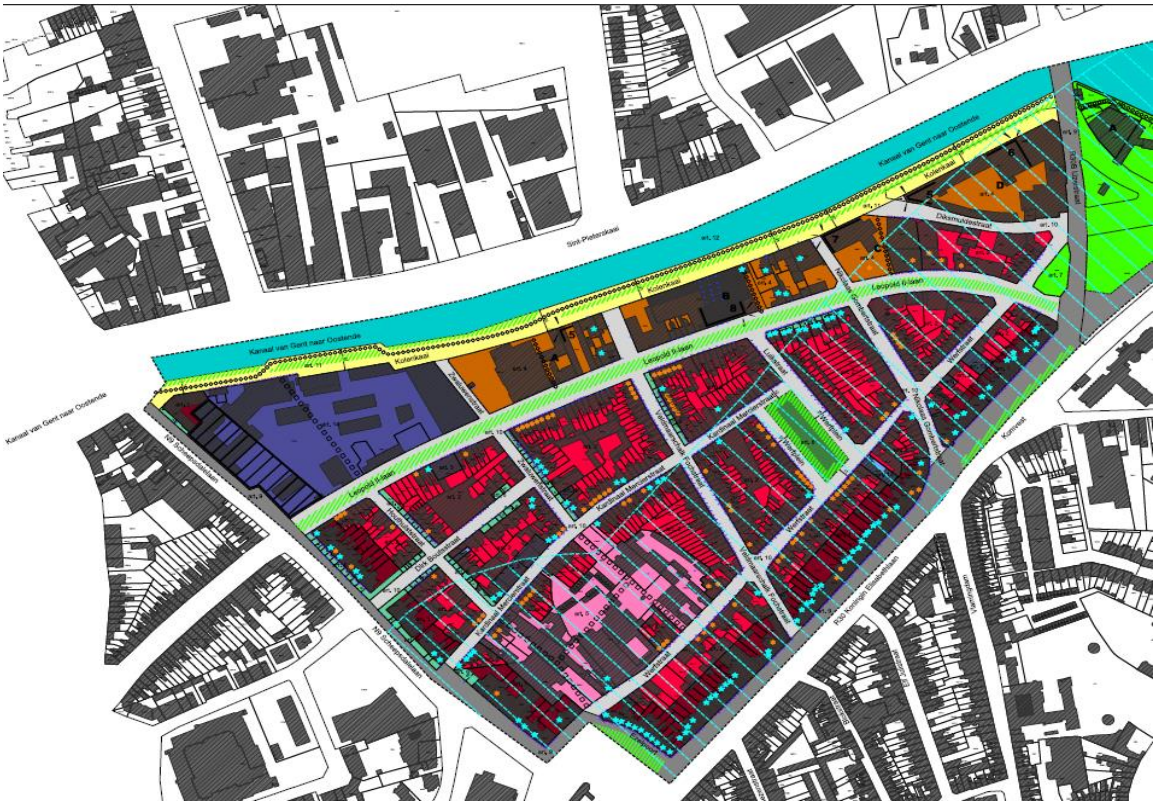
Lokale ontsluitingswegen (lokale weg type II) hebben als hoofdfunctie het verzamelen of ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomend verkeer verdelen in het gebied. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie.
Naast de ontsluitingsfunctie neemt het toegang verlenen ook een belangrijke plaats in . De weg ontsluit een lokaal gebied (vb. wijk, kern, industrie- of dienstenzone) naar een weg van hogere categorie.

Volgende inrichtingsprincipes worden voorop gesteld voor de lokale wegen type II:
Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- ..
- Ontwerpsnelheid per gebied:
  - o …
  - o BIBEKO: 30 km/uur in centrum of zone 30.
- …

2/ RUP Christus Koning Noord Oost

De Leopold II-laan is gelegen in het RUP Christus Koning Noord Oost, goedgekeurd door de gemeenteraad op 27 februari 2014; meer bepaald in een ‘zone voor woonstraat’; dit zoals alle andere straten in de wijk. De omringende gewestwegen liggen in een ‘zone voor bovenlokale wegen’. De Kolenkaai ligt in een ‘zone voor Kolenkaai’.



Het RUP catalogeert de Leopold II-laan dus als openbare verblijfsruimte met een rustig woonklimaat als prioriteit en dit zonder rol als doorgangstracé. **Het doorgaand verkeer dient zelfs geweerd.**

Dit blijkt ook uit toelichtingsnota én de stedenbouwkundige voorschriften:

In de toelichtingsnota lezen we:

Ontsluitingsstructuur

De bestaande ontsluitingstructuur bestaat uit een rastervormig stratenpatroon, zonder asverschuivingen. Enkel de Leopold II-laan, is een laan, met een afbuiging naar de Komvest. Bij verdere ontwikkeling moet erover gewaakt worden dat het bovenlokaal en de verkeergenerende activiteiten gekoppeld worden aan de bovenlokale ontsluitingswegen, zodat de woonstraten gevrijwaard worden van doorgaand verkeer of een groot aandeel bestemmingsverkeer.

De stedenbouwkundige voorschriften voor de 'zone voor woonstraat' vinden we terug in artikel 10:

Art. 10. Zone voor woonstraten

TOELICHTEND	VERORDENEND
Toelichting	*Stedenbouwkundig voorschrift*
	Gebiedscategorie **Lijninfrastructuur**, cfr. de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, art. 2.2.3. §2.
De zones zijn bestemd voor de inrichting van een kwaliteitsvolle publieke ruimte. Alle werken en handelingen noodzakelijk om dit te bereiken zijn toegelaten. De stroken in dit plan aangeduid voor openbare wegen zullen in zoverre zij nog niet tot het openbaar domein behoren, hierbij ingelijfd worden door afstand of door onteigening.	**Bestemming** Dit is een zone voor de inrichting van openbare wegenis en alle bijhorende voorzieningen. De zones zullen ingericht worden i.f.v. de optimale ontsluiting van de aanliggende functies.
Openbare wegenis en alle bijhorende nutsvoorzieningen; • Ter ontsluiting van de aanliggende functies; • Kleine constructies – openbare nutsvoorzieningen zijn toelaatbaar; • Leefbaarheid en verblijfsfunctie staan centraal	**Inrichting** • In deze zone is het toegestaan kleine constructies op te richten t.b.v. openbare nutsvoorzieningen, zoals bushokjes, postbussen, telefooncellen, straatmeubilair, verlichting, en dergelijke. • Ongeacht hun rol in de ontsluiting staat de leefbaarheid voorop en is de verblijfsfunctie cruciaal. De inrichting dient hierop afgestemd te worden en bijzondere aandacht gaat naar de langzame weggebruiker. • Langs alle wegen is het aangewezen beplantingen en hoogstambomen te voorzien. Parkeren is in

TOELICHTEND	VERORDENEND
Toelichting	*Stedenbouwkundig voorschrift*
	deze zones toegelaten. • Niet verharde delen van de zone worden aangelegd met groen.

TOELICHTEND	VERORDENEND
Toelichting	*Stedenbouwkundig voorschrift*
	deze zones toegelaten. • Niet verharde delen van de zone worden aangelegd met groen.

3/ Besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van 3 oktober 2022:

Artikel 1

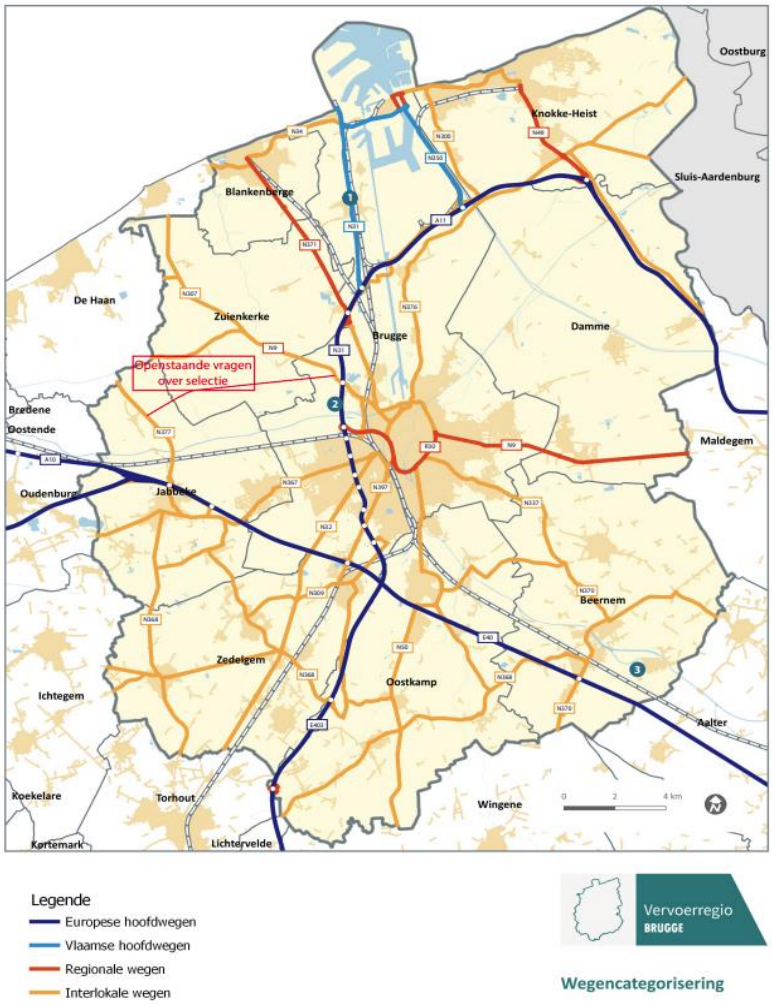
Het college neemt akte van het verkeersonderzoek en de voorgestelde oplossingen.
Het college zal een standpunt ten gronde innemen na het participatietraject. Teneinde de dialoog te concretiseren worden volgende maatregelen weerhouden en derhalve voorgesteld aan de bevolking.
A) inzake de fietszone:
De selectie van 1 fietszone ten zuiden van de Leopold II-laan.
B) inzake de Leopold II-laan:
Behoud van het centrale dubbelrichtingsfietspad in de Leopold II-laan waarbij i.f.v. het matigen van de snelheid en het verhogen van de oversteekbaarheid wel in de Leopold II-laan volgende maatregelen worden getroffen: 1° belijning van parkeerzones en 2° ingesnoerde kruispunten.

4/ Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Brugge

Op 18 december 2023 heeft de vervoerregioraad Brugge het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge definitief vastgesteld. Na goedkeuring door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken trad het plan in werking op 9 februari 2024.

Het Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Brugge selecteert de Leopold II-laan niet als interlokale weg. **De Leopold II-laan is dus te beschouwen als een lokale weg**, meer bepaald als een ontsluitingsweg voor de gebieden binnen de interlokale maas, eerder als erftoegangsweg.

Lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie voor het verkeer.



5/publicaties inzake inrichtingsprincipes lokale wegen

https://media.vvsg.be/m/71371beef7424a8e/original/Begeleiden-document-inrchtingsprincipes-wegencategorisering.pdf

https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/basisprincipes-inrichting-en-snelheid

https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Afwegingskader_3050_hsjju2.pdf

Knelpunten

De Leopold II-laan wordt voornamelijk gebruikt als doorgangsweg, wat in spitsuren tot veel passerende voertuigen leidt. Bij eigen metingen in het kader van 'Straatvinken' (22 mei 2025 tussen 17 en 18u) werden tot 367 voertuigen geteld in de richting Scheepsdalelaan > Komvest en tot 236 voertuigen in de richting Komvest > Scheepsdalelaan. Geraamd wordt dat 85% hiervan doorgaand verkeer betreft, dat geen relatie heeft met de wijk, maar wel zorgt voor overlast.

De combinatie van het gebruik als doorgangsweg, het lineair karakter van de rijweg en het voorrangsregime leidt ook tot snel verkeer buiten de spitsuren en vooral 's nachts.

De combinatie tussen enerzijds druk verkeer en snel verkeer zorgt voor geluids- en trillingshinder voor de bewoners van de Leopold II-laan. Hierbij dient opgemerkt dat de wagens op minder dan 4 meter van de voordeur passeren! Geen enkele gemeenteweg in Brugge is er slechter aan toe op vlak van verstoring van het woonklimaat door verkeer!

Ook op te merken is de smalle breedte van de rijweg. Zwaar vervoer rijdt vaak over de groenzone, zo blijkt uit de frequente vernieling van boordstenen en de grasstrook tussen de bomen en de rijweg. Een rijwegbreedte van 2.80m is volgens de richtlijnen van AWV (dienstorder MOW/AWV/2020/13) enkel geschikt voor een maximum snelheid van 30 km/u. Voor 50 km/u geldt een minimum van breedte van 3.05m.

Door het toenemend aantal bouwprojecten in de omgeving wordt gevreesd voor een verdere escalatie van de verkeersdruk. Van aan de Scheepsdalelaan tot het Baron Ruzettepark zijn er in totaal 8 appartementscomplexen gebouwd of gepland langsheen de Kolenkaai. Vooral het project 'Van Marcke' maar ook de herbestemming van de Fluviussite zullen onmiskenbaar een effect hebben. Alle verkeer van de Kolenkaai wordt afgewenteld op de (kruispunten van de) Leopold II-laan. Reken daar nog de herbestemming van de Sint-Jozefkliniek bij en de effecten van het Kaaidistrict, dan is zonneklaar dat de huidige verkeersdruk nog zal toenemen indien niet drastisch wordt ingegrepen.

Het drukke en snelle verkeer creëert ook onveilige toestanden op de kruispunten. Dit laatste wordt versterkt door de gebrekkige zichtbaarheid vanuit de zijstraten door de kromming in het tracé, maar ook door de geparkeerde wagens, de bomenrijen en fietskluizen.

Eigen observaties gaven aan dat wagens komende vanuit de zijstraten tot 4 meter voorbij de haaietanden moeten rijden, vooraleer zicht te hebben op aankomend verkeer.

Door de aanwezigheid van een fietspad in het midden van de weg zijn de kruispunten daarenboven gekenmerkt door een zéér groot aantal mogelijke conflictpunten tussen rechtdoor rijdende en afslaande wagens en de fietsers. Eigen observaties toonden aan dat overstekende fietsers onvoldoende zichtbaar zijn binnen een normale remafstand (= reactietijd + stoptijd) van 25 m bij een snelheid van 50 km/u.

Aan de uiteinden van het fietspad moeten de fietsers de rijweg kruisen; dit in beide richtingen. Deze fietsbewegingen zijn potentiële conflictpunten . Vooral de oversteekplaats ter hoogte van Du Gaz is gevaarlijk. Fietsers die vanuit de Scheepsdalelaan rechts afslaan bij groen licht voor kruisende wagens worden vaak verrast door het aankomende autoverkeer.

Het fietspad wordt ook vaak gebruikt als wandelweg, gezien de voetpaden smal en oncomfortabel zijn. Dit resulteert momenteel in een gemengd gebruik van het fietspad, wat gelet op de beperkte breedte niet optimaal is.

Visie op wijkniveau: één rustige wijk zonder ruimtelijke en sociale scheiding

Het mobiliteitscomité Stubbekwartier streeft naar het behoud van het rustige woonklimaat in de wijk, zonder verkeersdruk.

Het Stubbekwartier ligt tussen de N9 (Scheepsdalelaan), de vaart Brugge-Oostende en de R30 (Komvest, Koningin Elisabethlaan). De Leopold II-laan snijdt doorheen deze wijk. Ten zuiden ligt de gemengde woonzone met het Werfplein als voornaamste openbaar terrein. Ten noorden liggen de bouwblokken langsheen de Kolenkaai, die van oudsher een meer bedrijvenkarakter had. Deze zone ondergaat de laatste jaren een serieuze herwaardering, met de heraanleg van de Kolenkaai als fietspad en wandelpromenade als voornaamste katalysator. De Kolenkaai krijgt hierdoor meer en meer een woonkarakter door een groot aantal nieuwbouwprojecten (in hoofdzaak appartementen).

Deze projecten leiden tot een serieuze toename van het aantal inwoners van het Stubbekwartier. De impact op mobiliteit is niet te onderschatten. Bijkomend geldt dat deze nieuwe bewoners niet direct een link hebben met het Stubbekwartier en hoogstwaarschijnlijk horen bij een andere sociale klasse; dit door de dure aankoop- of huurprijzen die gekoppeld zijn aan het 'wonen aan het water'.

Er wordt gevreesd voor een sociale splitsing tussen de huidige bewoners van het Stubbekwartier en de nieuwe buren. Vanuit het Mobiliteitscomité Stubbekwartier wordt gestreefd om dit tegen te gaan.

Er wordt vastgesteld dat de Leopold II-laan door de huidige aanleg en gebruik deze scheiding ook ruimtelijk in de hand werkt. Dit was ten tijde van Stübben wellicht een bewuste keuze, gelet op de verschillende functies aan beide zijde van de Leopold II-laan (enerzijds industrie langs het kanaal, anderzijds gemengde woon- en ambachtszone). Momenteel valt de nood aan ruimtelijke splitsing echter volledig weg door de toenemende residentialisering van de Kolenkaai.

De geplande heraanleg van de Leopold II-laan biedt momenteel kansen om de oversteekbaarheid van de Leopold II-laan te optimaliseren, zodat dit de ruimtelijke én sociale éénheid van het Stubbekwartier kan bevorderen.

Vermijden van doorgaand verkeer

Om het rustige karakter van het Stubbekwartier te behouden en de éénheid van de wijk te maximaliseren wordt in eerste instantie kritisch gekeken naar de doorstroomfunctie die de Leopold II-laan momenteel heeft.

Vanuit het 'Fix de Mix' principe is het aangewezen **om doorgaand verkeer zo veel als mogelijk te vermijden**. Dit is 100% conform met het Mobiliteitsplan van Brugge en met de principes uit het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge (**de Leopold II-laan is geen interlokale weg**), en geeft op een concrete manier uitvoering aan de verordenende voorschriften van het RUP (**de Leopold II-laan is een woonstraat die moet gevrijwaard worden van doorgaand verkeer**).

Vanuit het Mobiliteitscomité Stubbekwartier wordt dus aangedrongen om doorgaand verkeer op de Leopold II-laan te laten uitdoven.

De doorstroombaarheid van de Leopold II-laan is ook niet nodig voor de hulpdiensten. Die kunnen sowieso vlotter rijden via de hierna beschreven alternatieve routes, zeker indien er bijkomende inrichtingsmaatregelen komen om de snelheid te minderen in de Leopold II-laan.

Het vermijden van de Leopold II-laan thv Scheepsdalelaan creëert mogelijks sluipverkeer in Kardinaal Mercierstraat en Werfstraat. Dit moet mee bekeken worden bij de inrichting van de circulatie binnen het Stubbekwartier zelf (zie verder).

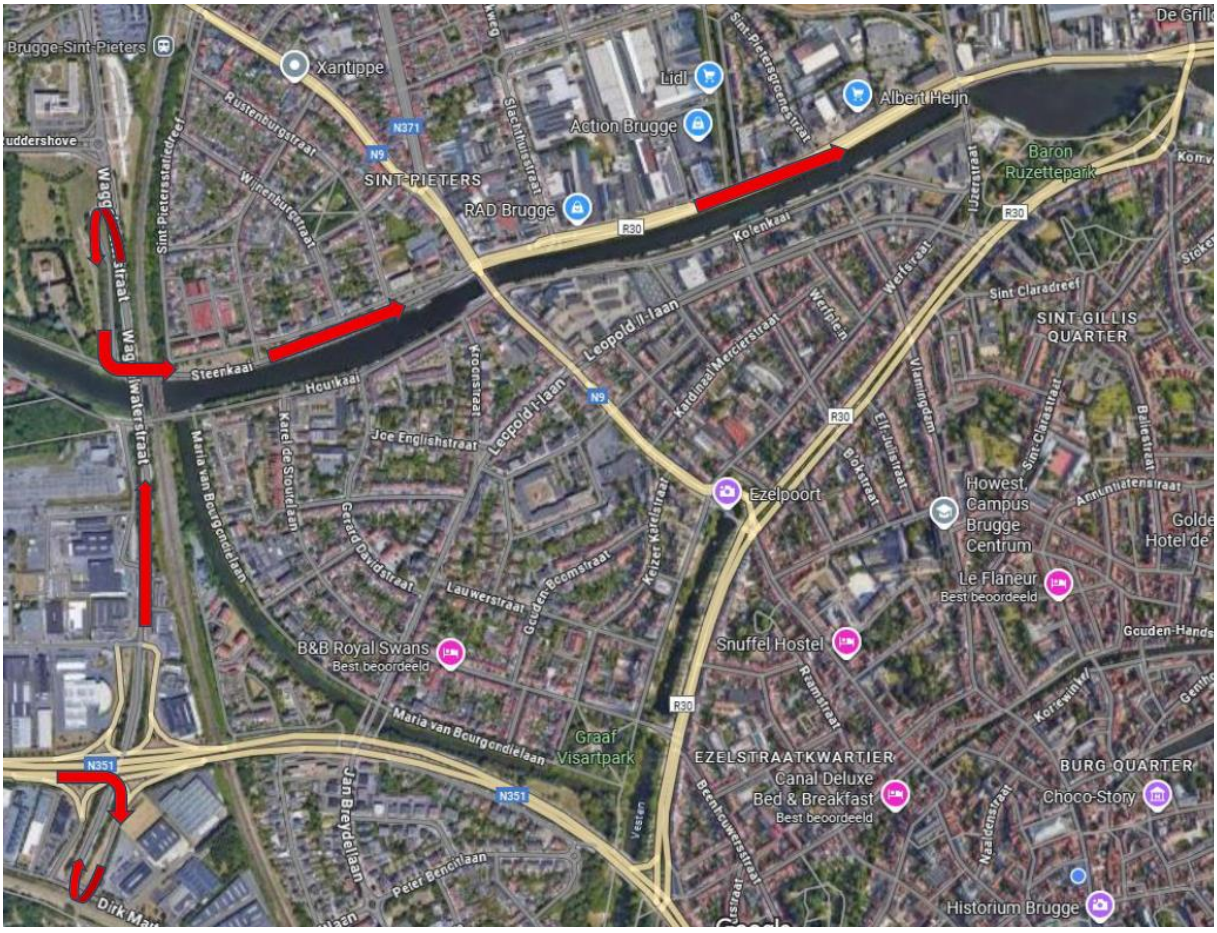
Alternatieve routes

Er zijn voldoende alternatieven om de verkeerstroom door de wijk om te leiden.

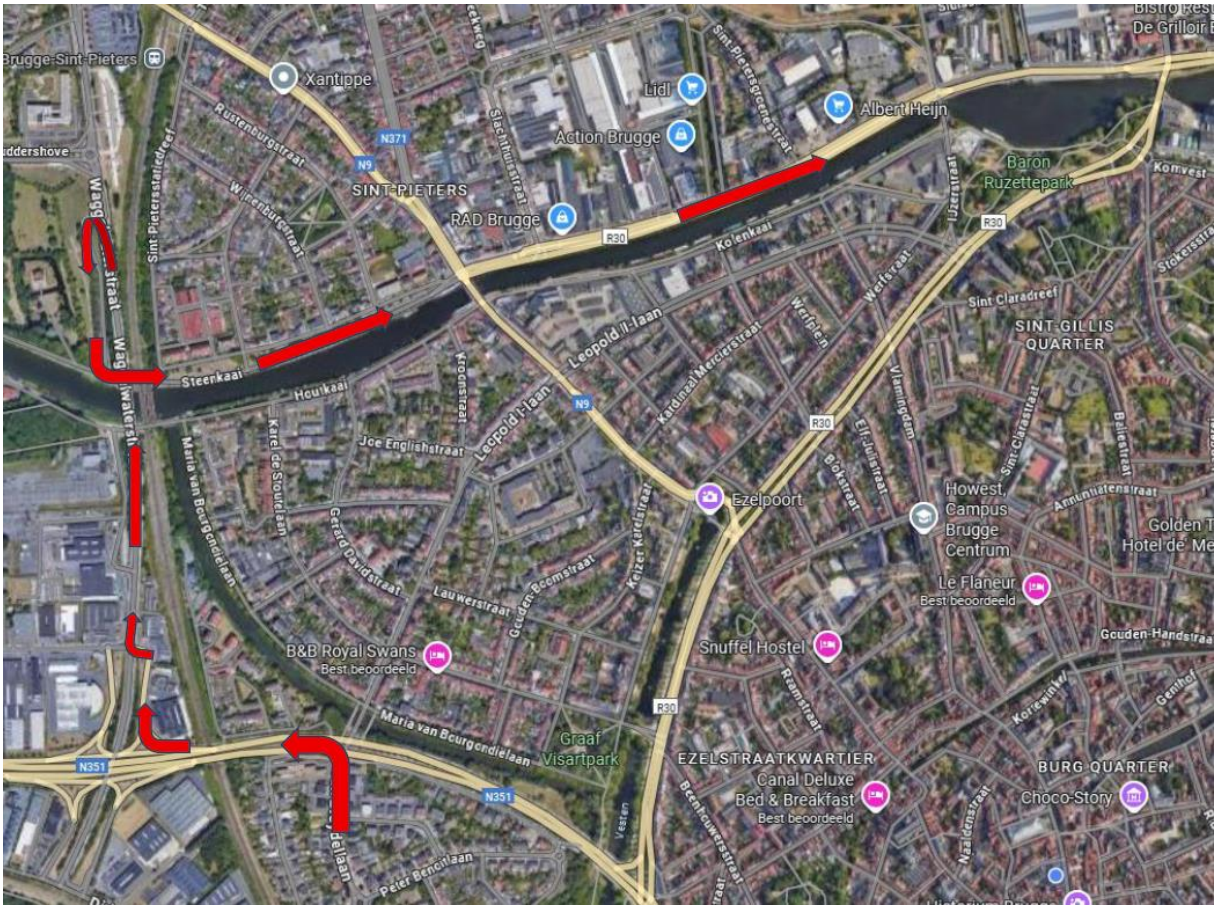
Zo kan het verkeer afkomstig uit het zuidwesten (Expressweg – Bevrijdingslaan – Buffelbrug) doorrijden naar de Bloedput, naar de R30 en richting Ezelpoort en de Warandebrug.

Deze route is aangewezen voor verkeer richting de binnenstad en Asssebroek.

Een alternatieve (langere maar snellere) route voor verkeer vanaf de Bevrijdingslaan richting Sint-Pieters, Sint-Jozef, Sint-Kruis, Assebroek is langsheen de Waggelwaterstraat, de Steenkaai en Sint-Pieterskaai.



Dezelfde route is aangewezen voor verkeer uit de Jan Breydellaan.



Van belang hierbij is voldoende duidelijke signalisatie ter hoogte van de Buffelbrug met borden waarop aangegeven staat:

'Leopold II-laan onderbroken. Te volgen route naar Sint-Pieters, Sint-Jozef, Sint-Kruis'

Verkeer afkomstig uit het noordoosten (Warandebrug) kan de omgekeerde beweging volgen ofwel via de binnenring ofwel via de Sint-Pieterskaai/Steenkaai.

Hierbij wordt de verkeersdruk gestuurd naar wegenis die in het Regionaal Mobiliteitsplan een interlokale verbindingsfunctie toegewezen kregen én – zeker niet onbelangrijk – voldoende capaciteit hebben en niet doorheen woonzones gaan. Vooral de Steenkaai en de Koningin Elisabethlaan zijn momenteel nog verre van verzadigd.

De mogelijkheid van files en congesties op deze alternatieve wegen dient verder onderzocht. Deze kunnen geremedieerd worden met aangepaste verkeerslichtenregelingen of kruispuntinrichtingen.

In alle geval zijn bovenvermelde alternatieve wegen beter geschikt om verkeer op te nemen, dit door de ligging in bedrijvenomgeving of op verdere afstand van woongelegenheden. Langsheen de Steenkaai bijvoorbeeld is de afstand tussen wegenis en woningen zo'n 30 meter, daar waar dit in de Leopold II-laan maar 4 meter bedraagt!

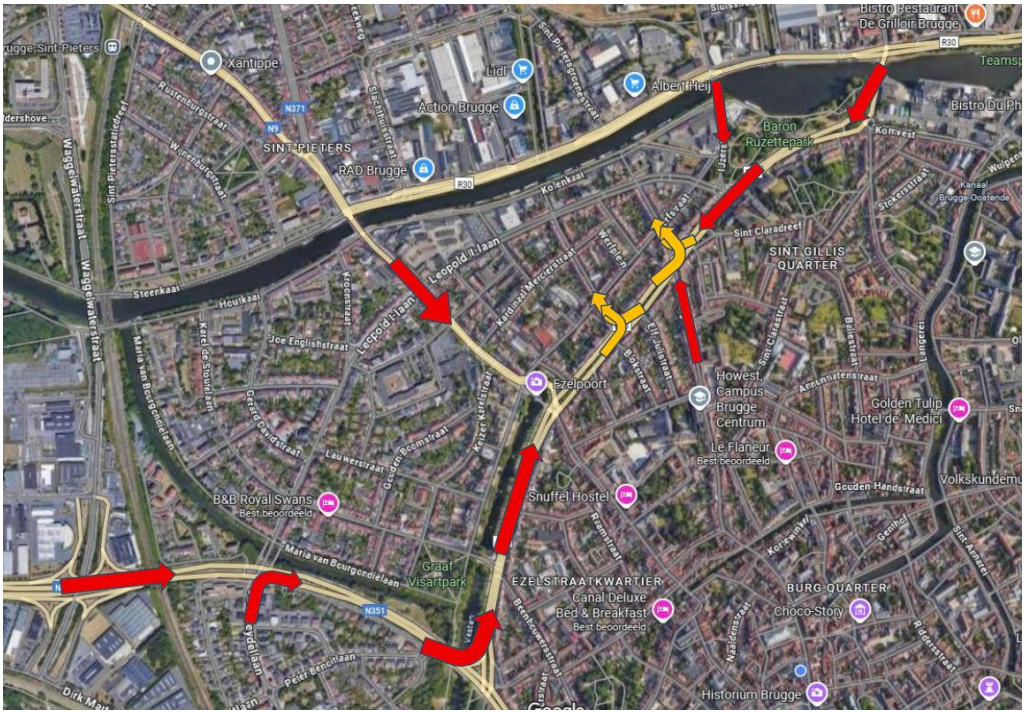
Zelfs al worden sommige files verlegd door het afsluiten van de Leopold II-laan, dan nog is het beter die files te voorzien op wegen zonder een dense woonfunctie.

Bereikbaarheid van het Stubbekwartier

Het vermijden van doorgaand verkeer in de Leopold II-laan heeft logischerwijze een impact op de bereikbaarheid van het Stubbekwartier zelf.

Hierbij kan gewezen worden op het oorspronkelijke stedenbouwkundige aanlegplan van Stübben. De Veldmaarschalk Fochstraat en de Nikolaas Gombertstraat zijn er voorzien als hoofdstraten in de wijk, geënt op het radiale patroon van de poortstraten van Brugge. Deze straten zijn de breedste van de wijk (zie verder) en zijn direct aangesloten op de R30 (Koningin Elisabethlaan). Het kruispunt van de Nikolaas Gombertstraat met de R30 is zelfs lichtengeregeld, met een aparte sorteerstrook.

Hieronder een overzichtsplan met de aanduiding van de routes om de wijk te bereiken.



Het bestemmingsverkeer naar de wijk zal een beperkte verhoging betekenen op de R30. Dit is evenwel niet problematisch gezien de R30 plaatselijk (Komvest/Koningin Elisabethlaan) momenteel allerminst gekenmerkt is door verkeerscongestie.

Positieve effecten op de mobiliteit in de omgeving van het Stubbekwartier

Het tegengaan van doorgaand verkeer op de Leopold II-laan sorteert ook positief effect op de mobiliteit in de directe omgeving.

Op het gevaarlijke knooppunt met de Komvest zal een verbetering merkbaar zijn. Het aantal overstekende voertuigbewegingen zal drastisch verminderen. Zo zullen er minder afslaande bewegingen zijn van voertuigen vanaf de Koningin Elisabethlaan richting Leopold II-laan, en omgekeerd minder overstekend verkeer vanuit de Leopold II-laan richting Komvest/Gistfabriek.

Het grootste positief effect zal echter te bemerken zijn in de Scheepsdalelaan. Door de promotie van de alternatieve route via de Steenkaai zal het verkeer tussen het kruispunt Scheepsdalelaan/Leopold II-laan significant verminderen.

Ook zal de doorstroming op het vierkant groen kruispunt met de Scheepsdalelaan verbeteren. Gezien er minder auto's vanuit de Leopold II-laan komen zal het afslaand verkeer komende van de Leopold I-laan richting Scheepsdalebrug immers minder oponthoud hebben.

De combinatie van beide zaken zal ook resulteren in minder files in de Leopold I-laan voor de verkeerslichten met de Scheepsdalelaan.

Ook kan gewezen worden op de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de wijk Christus Koning in het algemeen. Het aantal wagens in de Leopold I-laan zal immers verminderen doordat doorgaand verkeer de bovenvermelde alternatieve wegen zullen nemen.

NB: het vermijden van doorgaand verkeer in de Leopold II-laan heeft geen implicaties ten aanzien van de geplande heraanleg van de Leopold I-laan. De handelszaken zijn ook nog steeds bereikbaar.

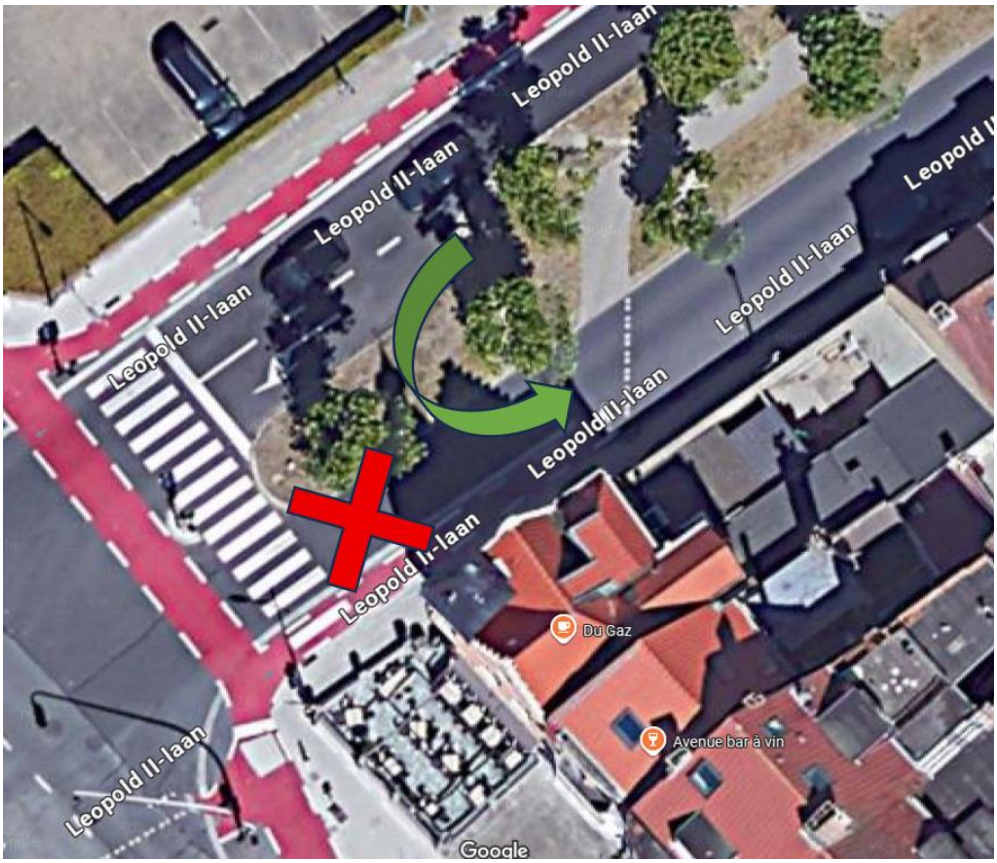
Mogelijke denkpistes om doorgaand verkeer te vermijden

1/ Tegengaan van instroom

1/ De rijweg van Scheepsdalelaan naar de Komvest veroorzaakt meer hinder dan de rijweg aan de overzijde. Hier bevinden zich immers meer woningen die last hebben van geluidshinder. Ook is de zichtbaarheid vanuit de zijstraten vanuit het zuidelijk deel van het Stubbekwartier gehypothekeerd door de kromming in de rijweg.

Het tegengaan van inkomend verkeer vanaf de Scheepsdalelaan is dus **prioritair** te onderzoeken.

Het afsluiten van dit deel van de Leopold II-laan is een eenvoudige maatregel. Er dient echter voor gezorgd dat de woningen tussen de Scheepsdalelaan en de Houthulststraat nog bereikbaar zijn. Dit kan door een terugkeerbocht te voorzien over de groenzone aan café Du Gaz. Zie schets hieronder:



Bestemmingsverkeer naar de wijk zelf kan via de Kardinaal Mercierstraat of Werfstraat (of beter nog via de Veldmaarschalk Fochstraat en de Nikolaas Gombertstraat, zie hoger). De geplande heraanleg van deze straten dient garant te staan om ongewenst sluipverkeer te ontmoedigen.

2/ Het tegengaan van inkomend verkeer vanaf de IJzerstraat/Komvest is ook een noodzakelijke maatregel. Zie schets hieronder:

NB: een volledige ontharding is niet helemaal mogelijk gezien er sowieso een fietsdoorgang moet voorzien worden voor fietsers komende van de Komvest.

Verkeer komende van de Krakelebrug of Warandebrug kan de wijk bereiken via de Komvest en het lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van de Nikolaas Gombertstraat. Doorgaand verkeer kan doorrijden tot de Ezelpoort en zo de Scheepsdalelaan bereiken, of verder rijden tot aan de Bloedput om de Bevrijdingslaan op te rijden.

Om de Leopold II-laan maximaal te ontlasten van doorgaand verkeer vanaf de Krakelebrug dienen de nodige maatregelen genomen worden opdat het laatste stuk van de Werfstraat niet dient als sluipweg. Dit kan door het invoeren van éénrichtingsverkeer (richting Krakelebrug), of een andere beperking (vb 'enkel plaatselijk verkeer'), gecombineerd met een oordeelkundige inrichting van het kruispunt IJzerstraat-Diksmuidestraat-Werfstraat, zoals voorzien in het project van de Krakelebrug.

2/ Aanpassen van kruispunten / Voorrangsregeling

Los van bovenstaande maatregel kan nagedacht worden om de huidige voorrangsregeling voor de Leopold II-laan aan te passen. Invoering van voorrang van rechts zal, indien dit gepaard gaat met logische wegaanpassingen en aanduidingen, een vertragende werking hebben op het verkeer van de Leopold II-laan ter hoogte van de kruispunten.

Nadeel van deze oplossing is het feit dat verkeer komende vanuit de zijstraten nog steeds voorrang moet geven aan de fietsers op het fietspad, alsook aan het verkeer op de Leopold II-laan komende van rechts. De verkeerssituatie op de kruispunten blijft dus niet optimaal.

Een plaatsgebonden **oplossing voor elke specifiek kruispunt apart** lijkt het onderzoeken waard.

1/ De Veldmaarschalk Fochstraat en de Nikolaas Gombertstraat zijn in het stedenbouwkundige aanlegplan van Stübben voorzien als hoofdstraten in de wijk, geënt op het radiale patroon van de poortstraten van Brugge. Dit uit zich vooral in de opvallende overbreedte ten aanzien van andere straten in de wijk.

Deze straten zouden hun verbindende functie binnen de wijk (tot en met de Kolenkaai) kunnen vervullen door hen volledig in voorrang te leggen ten opzichte van de Leopold II-laan. Hierdoor zouden auto's op de Leopold II-laan komende van de beide richtingen voorrang moeten verlenen aan verkeer komende vanuit de Veldmaarschalk Fochstraat en de Nikolaas Gombertstraat. Enkel fietsverkeer op het fietspad zou dan nog voorrang krijgen. Of dit fietspad dan best behouden blijft (zie verder) is een afweging waard.

Dergelijke aanpassing van de kruispunten met de Veldmaarschalk Fochstraat en de Nikolaas Gombertstraat zou een grote symbolische meerwaarde kunnen hebben voor de gewenste sociale integratie van de 2 te verbinden delen van het Stubbekwartier.

2/ Het kruispunt met de Werfstraat is nog specifieker. De zichtbaarheid naar links, komende vanaf het Werfplein, is zéér slecht, gezien de grote kromming van de Leopold II-laan. De Werfstraat is ook als fietsstraat deel van de fietsring rond Brugge. De Werfstraat ligt immers in het verlengde van de Filips De Goedelaan.

Hier is een extra maatregel aangewezen, zoals ook al voorgesteld in de roadmap van de Fietsring, namelijk een verkeersplateau met al dan niet gemengd verkeer met de Werfstraat in voorrang.

3/ Het kruispunt met de Houthulststraat kan vereenvoudigd worden door het dichtmaken van de onderbreking van het fietspad, zodat er komende vanuit de Houthulststraat enkel een rechtsafbeweging mogelijk is. Het openhouden van die onderbreking voor autoverkeer lijkt ook niet noodzakelijk voor het toekomstig project ter hoogte van de Fluviussite. De toegang tot dit project moet sowieso georganiseerd worden via de Scheepsdalelaan om de mobiliteit in het Stubbekwartier te ontzien.

4/ kruispunt met de Luikstraat: idem

5/ Kruispunt met de Zwaluwenstraat: Het lijkt aangewezen voor de éénduidigheid om eenzelfde inrichting te voorzien als bij de kruispunten van de Veldmaarschalk Fochstraat en de Nikolaas Gombertstraat.

In elk geval wordt aangeraden om systematisch minimaal voorrang van rechts in te voeren over de volledige lengte van de Leopold II-laan; dit om onduidelijke voorrangsituaties te vermijden.

3/ Knip

Een andere maatregel om doorgaand verkeer te vermijden is het voorzien van een knip in één of beide rijrichtingen. Hierbij moet aandacht gaan naar de bereikbaarheid van woningen en handelszaken, maar ook naar het vermijden van sluipverkeer door de wijk.

De recente wegenwerken waarbij het gedeelte van de Leopold II-laan aan de Fluviussite werd onderbroken voor verkeer toont aan dit sluipverkeer, vreemd aan de wijk, soms weinig respect toont voor de fietszone (overdreven snelheid, voorbijsteken van fietsers). De bijkomende verkeersdruk van dit sluipverkeer is te vermijden.

4/ Wijziging rijrichtingen

Dit kan samen onderzocht worden met het invoeren van een knip.

De denkpiste om op één rijvak twee rijrichtingen te voorzien is minder aangewezen omdat dan parkeermogelijkheden komen te vervallen.

5/ Afschaffen fietspad tussen de bomenrijen.

Het fietspad zorgt voor een aantal conflictpunten met autoverkeer; dit ter plaatse van de kruispunten met zijstraten alsook bij de oversteekplaatsen naar de rijweg. In aanvulling van bovenvermelde maatregelen om de verkeersintensiteit te verminderen, kan nagedacht worden om het fietspad af te schaffen en in te richten als aangename wandelas tussen de bomenrijen (in waterdoorlatende verharding) . De fietsers kunnen dan op de rijweg rijden. Dit gemengd verkeer zal een bijkomende snelheidsvertragende werking hebben. In elk geval is het nuttig om fietssuggestiestroken te voorzien op de rijweg; dergelijke maatregel is sowieso opportuun voor de bewoners langs de Leopold II-laan die op de rijweg moeten fietsen van en naar hun woning.

Een inrichting als gemengd fiets- en wandelpad is ook een optie.

Bijkomende gewenste inrichtingsmaatregelen

Om de verkeersleefbaarheid van de Leopold II-laan te verbeteren kunnen nog tal van andere maatregelen overwogen worden.

Vanuit de sociale visie op de wijk dient hierbij veel aandacht te gaan naar de oversteekbaarheid van de Leopold II-laan. Hierbij wordt gedacht aan het insnoeren van kruispunten door de voetpaden te laten uitstulpen of door de groenzone uit te breiden alsook het voorzien van zebrapaden aan alle kruispunten (niet van toepassing indien zone 30)

Verdere inrichtingsideeën zijn:

1/ kruispunten

- Voorzien van haaietanden op rand van parkeerplaatsen langs de Leopold II-laan en niet op rand voetpad.
- Visueel bijkomend beperken van de kruispunten door op de hoeken van de uitstulpende voetpaden paaltjes of dergelijke te voorzien
- Beperken parkeermogelijkheden ter hoogte van de kruispunten zodat het verkeer uit zijstraten beter zichtbaar is en zodat verkeer uit de zijstraten beter zicht krijgen op aankomend verkeer.
- Op de kruispunten het fietspad accentueren met een klein niveauverschil (fietspad ligt iets hoger)
- Plaatsing van fietskluizen vermijden in buurt van kruispunten (neemt zicht weg op aankomend verkeer).

2/ Fietspad tussen de bomen

- Verbreden van fietspad tot een uniforme breedte van 7 tegels, al dan niet met een andere waterdoorlaatbare verharding.
- Fietspad laten doorlopen tot op het kruispunt met de Scheepsdalelaan (vierkant groen).
- Fietspad laten doorlopen tot op het plateau ter hoogte van de Werfstraat met fietsers in voorrang

3/Rijweg

- Voorzien van asverschuivingen ter hoogte van kruispunten
- De rijwegrand tegenaan de middelste groenzone aanpakken:
    - Visueel versmallen door extra witte lijn langsheen de wegrand
    - Wegrand met goot vervangen door wegrand met natuurlijke infiltratie van regenwater in de groenzone
    - Voorzien van haagje in de groenzone tegenaan de wegrand
    - Vermijden van rechtlijnigheid door de wegrand golvend aan te leggen. De ritmiek van de bomen kan hierbij inspirerend werken. Voordeel: meer groen en infiltratie ter plaatse van de bomen.
- Fluisterasfalt gebruiken.
- Verbreden van voetpaden waar mogelijk.

Zone 30/Fietszone?

Een combinatie van bovenstaande maatregelen zal aanleiding geven tot een meer autoluwe Leopold II-laan met trager verkeer. Het lijkt logisch om dit te formaliseren door in de Leopold II-laan de maximum snelheid te beperken tot 30 km/u; dit conform het Brugse Mobiliteitsplan.

Het huidige wegbeeld is trouwens nu reeds niet geschikt voor een snelheid van 50 km/u.

Door deze ingreep valt het volledige Stubbekwartier onder hetzelfde snelheidsregime, wat de gewenste éénheid van de wijk verder bevordert.

Indien het fietspad in de centrale groenzone wordt afgeschaft, kan daarenboven de Leopold II-laan het statuut krijgen van fietszone. Daarbij is het raadzaam om een fietssuggestiestrook in het midden van de rijweg te voorzien, en niet rechts zoals in de onlangs heraangelegde Karel De Stoutelaan. Een fietssuggestiestrook rechts verleidt de fietser om rechts te rijden en de automobilist om voorbij te steken.

Visievorming circulatie in het Stubbekwartier

Leeswijzer:
Deze nota behandelt de mogelijke verkeersbewegingen in het Stubbekwartier.
Hierbij wordt ook het parkeren bekeken, gelet op de impact op de circulatie (wegens de inname van het openbare domein door parkeerplaatsen).
NB: Dit betreft enkel het fysische aspect van parkeerplaatsen en dus niet mogelijke parkeerreglementeringen zoals blauwe zone, bewonersparkeren, betalend parkeren,,…

Bestaande toestand

Het Stubbekwartier bestaat uit een rastervormig netwerk van woonstraten.
De bebouwing is hoofdzakelijk van het type rijbebouwing, met inplanting op de rooilijn.
De wijk wordt doorsneden door de Leopold II-laan. Zie hiervoor het aparte visiedocument.

In de volgende tabel staan de straten opgelijst met hun breedte tussen de rooilijnen, alsook gegevens inzake de afwijkingen ten opzichte van het parkeren aan beide zijden van de straat:

straatnaam	**Breedte (m)**		**parkeerstroken**	
Ezelpoort	7,5		1	enkel links van de rijweg
Zwaluwenstraat	10		1	deels links, deels rechts parkeren
Houthulststraat	10		1	deels links, deels rechts parkeren
Werfstraat	11		2	tussen Nikolaas Gombertstraat en Leopold II-laan: 1 parkeerstrook
Werfplein west	12		1	1 rij schuine parkeerplaatsen
Kardinaal Mercierstraat	12	Versmalling thv school	2	
Dirk Boutsstraat	12		2	
Werfplein oost	13		1	1 rij schuine parkeerplaatsen
Veldmaarschalk Fochstraat	13	thv Kolenkaai = 14 m	2	
IJzerstraat	14	thv Komvest = 13 m	1	
Luikstraat	14		2	
Nikolaas Gombertstraat	15	thv Komvest = 18 m	2	thv Kolenkaai: 1 strook dwarse parkeerplaatsen
Diksmuidestraat	16	deels apart fietspad	1	1 rij dwarse parkeerplaatsen

In de Ezelpoort en Werfplein (West en Oost) is er éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. In alle andere straten is er verkeer mogelijk in twee richtingen.

In alle straten is er tweerichtingsverkeer voor fietsers. De volledige zone ten zuiden van de Leopold II-laan is fietszone. In de straten ten noorden van de Leopold II-laan geldt een maximum snelheid van 30 km/u, maar die zijn geen fietsstraten (enkel het laatste gedeelte van de Werfstraat wel).
De Kolenkaai is voorzien van een apart fietspad langs het kanaal.
De Diksmuidestraat zal op termijn een fietsstraat worden. Dit is beslist ten tijde van de vergunning voor het Van Marcke-project en is ook zo meegenomen in de plannen voor de Krakelebrug.

De kruispunten in de Kardinaal Mercierstraat en de Nikolaas Gombertstraat zijn ingericht als plateau.
Een zebrapad is aanwezig op het kruispunt Werfstraat – Nikolaas Gombertstraat.

Het Werfplein is voorzien van uitstulpende voetpaden rondom. Ter hoogte van de school in de Kardinaal Mercierstraat is een versmalling van de rijweg door uitstulpende voetpaden aan weerszijden van de straat. Daar is ook een zebrapad aangelegd.
In een beperkt aantal straten zijn er groenperkjes aanwezig alsook verkeerspaaltjes.

Maatregelen volgend uit visie Leopold II-laan

- Maatregelen op de Leopold II-laan: afsluiten voor inkomend verkeer vanaf de Scheepsdalelaan en Komvest, plateau thv Werfstraat, voorrangsregels aanpassen, afsluiten openingen in groenzone,…
- De breedste straten, nl. Veldmaarschalk Fochstraat en Nikolaas Gombertstraat, worden als voornaamste assen beschouwd, dus daar is tweerichtingsverkeer noodzakelijk.
- Oostelijk stuk Werfstraat (tussen de Leopold II-laan en de Diksmuidestraat): verkeer afkomstig van Krakelebrug moet richting Komvest gestuurd worden.
- Aandachtspunt : afsluiten Leopold II-laan thv Scheepsdalelaan creëert mogelijks sluipverkeer in Kardinaal Mercierstraat en Werfstraat.

Knelpunten

- Kruisend autoverkeer in smalle straten (vooral Werfstraat) is niet evident.
- Er wordt te snel gereden.
- Het verbod op het inhalen van fietsers wordt vaak niet gerespecteerd.
- Sluipverkeer van Kon. Elisabethlaan > Veldmaarschalk Fochstraat > Werfstraat > Scheepsdalelaan
- Sluipverkeer in Zwaluwenstraat > Kardinaal Mercierstraat om lichten aan Du Gaz te vermijden.
- Parkeerdruk in het westelijke deel van de Werfstraat; dit door veel verkeersgenerende zaken in dit straatgedeelte, alsook parkeerders die hier hun wagen stallen in plaats van in het centrum van Brugge (toeristen, studenten,
- Parkeerdruk aan school in de Kardinaal Mercierstraat en in Nikolaas Gombertstraat (thv bakker)
- Parkeren op hoeken zorgt voor slechte zichtbaarheid (vb Zwaluwenstraat > Kardinaal Mercierstraat; Kardinaal Mercierstraat > Scheepsdalelaan). Idem thv garagepoorten.
- Bij het wegrijden van geparkeerde auto's uit schuine of dwarse parkeerplaatsen of vanuit parkeerstroken links van de rijrichting is er risico op aanrijdingen met fietsers.
- Parkeerstroken worden soms inefficiënt gebruikt doordat een geparkeerde wagen meer plaats inneemt dan noodzakelijk. Hierdoor is er geen plaats meer voor een bijkomende wagen.

Visie op wijkniveau + randvoorwaarden

Het mobiliteitscomité Stubbekwartier streeft naar het behoud van het rustige woonklimaat in de wijk, zonder verkeersdruk.

Dit impliceert alvast het volgende:
- snelheidsbeperkende maatregelen zodat de maximum 30 km/u-verplichting automatisch gerespecteerd wordt.
- behoud van het statuut als fietszone + altijd fietsverkeer in beide richtingen toelaten
- tegengaan van sluipverkeer en vermijden van doorgaand verkeer in het algemeen.

Hoewel er een groot aantal private autobergplaatsen voorkomen in de wijk (geraamd op 3/4^{e} van het aantal woongelegenheden) is het Stubbekwartier vragende partij voor het maximale behoud van parkeerplaatsen. Niet alle autobergplaatsen worden immers aangewend om auto's te stallen.

Ook wordt aangedrongen op meer comfortabele en bredere voetpaden waar mogelijk.

Een aantal locaties vragen ook specifieke aandacht. Zo moet de schoolomgeving in de Kardinaal Mercierstraat gevrijwaard worden van snelheid en parkeerdruk. Het Werfplein is als groene recreatiezone in te richten als autoluwe zone en sowieso te vrijwaren van bijkomend verkeer. Maatregelen om de bereikbaarheid het dienstencentrum ‘ t Werftje te bevorderen zijn ook aangewezen. Geen extra parkeerplaatsen te voorzien onder de bomen van het Werfplein.

Mogelijke soorten weginrichting

Om na te gaan welke soort weginrichting optimaal is in onze wijk, dient onderzocht welke mogelijke types er kunnen voorkomen:

Tweerichtingsstraten

- Zonder parkeerstrook
- Met 2 zijdelingse parkeerstroken
- Met 1 zijdelingse parkeerstrook, al dan niet alternerend

Éénrichtingsstraten

- Zonder parkeerstrook
- Met 2 zijdelingse parkeerstroken
- Met 1 zijdelingse parkeerstrook rechts van rijrichting
- Met 1 zijdelingse parkeerstrook links van rijrichting

Vanuit de wens tot behoud van parkeerplaatsen zijn de opties zonder parkeerstrook niet wenselijk.

Parkeerstroken in éénrichtingsstraten links van de rijrichting zijn ook niet wenselijk. Dit omwille van mogelijke conflicten tussen auto’s die de parkeerplaatsen verlaten en die in conflict kunnen komen met fietsers in omgekeerde richting.
Parkeren in éénrichtingsstraten is dus beperkt tot één rechtse parkeerstrook.

Éénrichtingsstraten geven, naast deze afname van parkeerplaatsen, ook aanleiding tot sneller verkeer. Daarbij is er een omrijfactor in vergelijking tot de huidige situatie. Om woningen te bereiken vanuit de verboden richting moet je een blokje omrijden.

Het mobiliteitscomité Stubbekwartier stelt vast dat er ook geen vraag is vanuit de wijk zelf om éénrichtingsverkeer in te voeren als oplossing voor enkele knelpunten. Dus kijken we principieel best uit naar behoud van het huidige tweerichtingsverkeer.

In de zeer smalle Ezelpoort is behoud van het éénrichtingsverkeer logisch omwille van de beperkte wegbreedte, maar dan wel met een zijdelingse parkeerstrook rechts van de rijrichting! Tweerichtingsverkeer voorzien rond het Werfplein is ook niet logisch als we die omgeving een autoluw karakter willen geven.

Als conclusie geldt dus dat de huidige circulatie en parkeervoorzieningen in hoofdorde best worden behouden zoals in de huidige toestand.

Mogelijke inrichtingsmaatregelen

Het principe van behoud van de huidige toestand neemt niet weg dat er maatregelen kunnen genomen worden om de circulatie of parkeermogelijkheden in positieve zin te beïnvloeden.

1/ Knip

Het invoeren van een knip (plaatselijk verbod op doorgaand verkeer in beide richtingen) heeft in straten met een tweerichtingsverkeer het nadeel dat wagens in de straat dienen te draaien als ze de straat uit willen rijden. Dergelijk manoeuvres veroorzaken mogelijks conflicten met fietsers. Is dus niet raadzaam, zeker niet in straten met veel doorgaand fietsverkeer, zoals de Werfstraat.

2/ tijdelijke knip

Dit kan bestaan uit slagbomen of ondergrondse paaltjes die omhoog komen. Is een oplossing als er gedurende een beperkte tijd doorgaand verkeer belet moet worden. Dit is nu het geval in de Gerard Davidstraat (in Christus Koning) rond de schoolomgeving aldaar. Dergelijke maatregel dient wel gepaard te gaan met de nodige omleidingen. Tijdelijk afsluiten op het einde van een straat is ook niet mogelijk omdat dit omkeerbewegingen veroorzaakt.

3/Filtermaatregelen

Dit zijn maatregelen die het verkeer doelbewust afremmen, zonder het totaal te verbieden.
Dit kan gaan om wegversmallingen, asverschuivingen, uitstulpingen van voetpaden, groenzones, bomen, verkeersdrempels, paaltjes,… Dit gaat idealiter gepaard met signalisatie in verband met de voorrang.

4/signalisatie

Verkeer kan ook afgewend worden in straten door verkeersborden, zoals bijvoorbeeld ‘verboden links afslaan’, ‘enkel plaatselijk verkeer’, voorrang bij smalle doorgang, tonnagebeperking, …

5/Inrichting als woonerf

Een woonerf (zie bv de Moerstraat in het centrum) wordt gekenmerkt door een minder rigide inrichting, zonder opdeling in rijweg en voetpad. De voetganger en de automobilist staan als gebruiker van deze verblijfsruimte op hetzelfde niveau. De inrichting zet aan tot een trager verkeer.

Binnen een woonerf :

1° mogen de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken; spelen zijn er eveneens toegelaten;

2° mogen de bestuurders de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen; zo nodig moeten zij stoppen. Zij moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen. De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren;

3° is de snelheid beperkt tot 20 km per uur; (NB: wordt per 1 september 2026 verlaagd naar stapvoets rijden!)

4° a) is het parkeren verboden, behalve :

- op plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is;
- op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat.

b) mogen de stilstaande of geparkeerde voertuigen rechts of links ten opzichte van hun rijrichting opgesteld worden.

6/inplanting parkeerstroken
Parkeerstroken (of opstelplaatsen voor (bak)fietsen/fietskluizen) kunnen zo voorzien worden (vb dwars of schuin) zodat ze een snelheidsremmende werking hebben.

7/afbakenen individuele parkeerplaatsen in plaats van parkeerstroken.
Indien de parkeerstroken opgedeeld worden in individuele parkeerplaatsen zullen er meer beschikbare parkeerplaatsen zijn. Dit voor zover de automobilist binnen de lijntjes parkeert, natuurlijk.

Enkele concrete inrichtingsvoorstellen

- Kruispunten insnoeren door middel van uitstulpende voetpaden
- Kruispunt Werfstraat – Veldmaarschalk Fochstraat: verbod op linksafslaan komende van de Koningin Elisabethlaan (tegengaan sluipverkeer)
- Kruispunt IJzerstraat – Diksmuidestraat – Werfstraat:
  - verbod (eventueel met uitzondering van plaatselijk verkeer) op inrijden in de Werfstraat komende van de Diksmuidestraat en de IJzerstraat (sturen verkeer naar de Komvest in plaats van naar de Leopold II-laan).
  - Verbod (eventueel met uitzondering van plaatselijk verkeer) op inrijden in de Diksmuidestraat (om gebruik als sluipweg naar de Leopold II-laan te voorkomen).
- Parkeerstrook Ezelpoort verleggen van kant
- Kardinaal Mercierstraat: bijkomende wegversmalling ter hoogte van school
- Wijziging van de schuine richting van de parkeerplaatsen rond het Werfplein (of wijzigen rijrichting). Achteruit inrijden en vooruit wegrijden zorgt voor betere zichtbaarheid fietsers.
- Tussen Werfplein en ’t Werftje: filtermaatregelen door (dubbele?) wegversmalling + zebrapad of aanleg met voetgangersplateau
- afbakenen individuele parkeerplaatsen in plaats van parkeerstroken
- Parkeerplaatsen die zicht beperken op kruispunten afschaffen (ook op de Scheepsdalelaan)
- inrichten van specifieke delen als woonerf:
  Rond Werfplein (met inbegrip van Werfstraat, Kardinaal Mercierstraat en Luikstraat)?
    - Voorrang geven aan het autoluwe groene recreatieve karakter

  Westelijk deel van Werfstraat?
    - Zeer smal wegprofiel
    - Parkeerdruk
    - Functie als hoofdfietsstraat
    - Sluipverkeer tegengaan van verkeer komende van Scheepsdalelaan na afsluiten Leopold II-laan

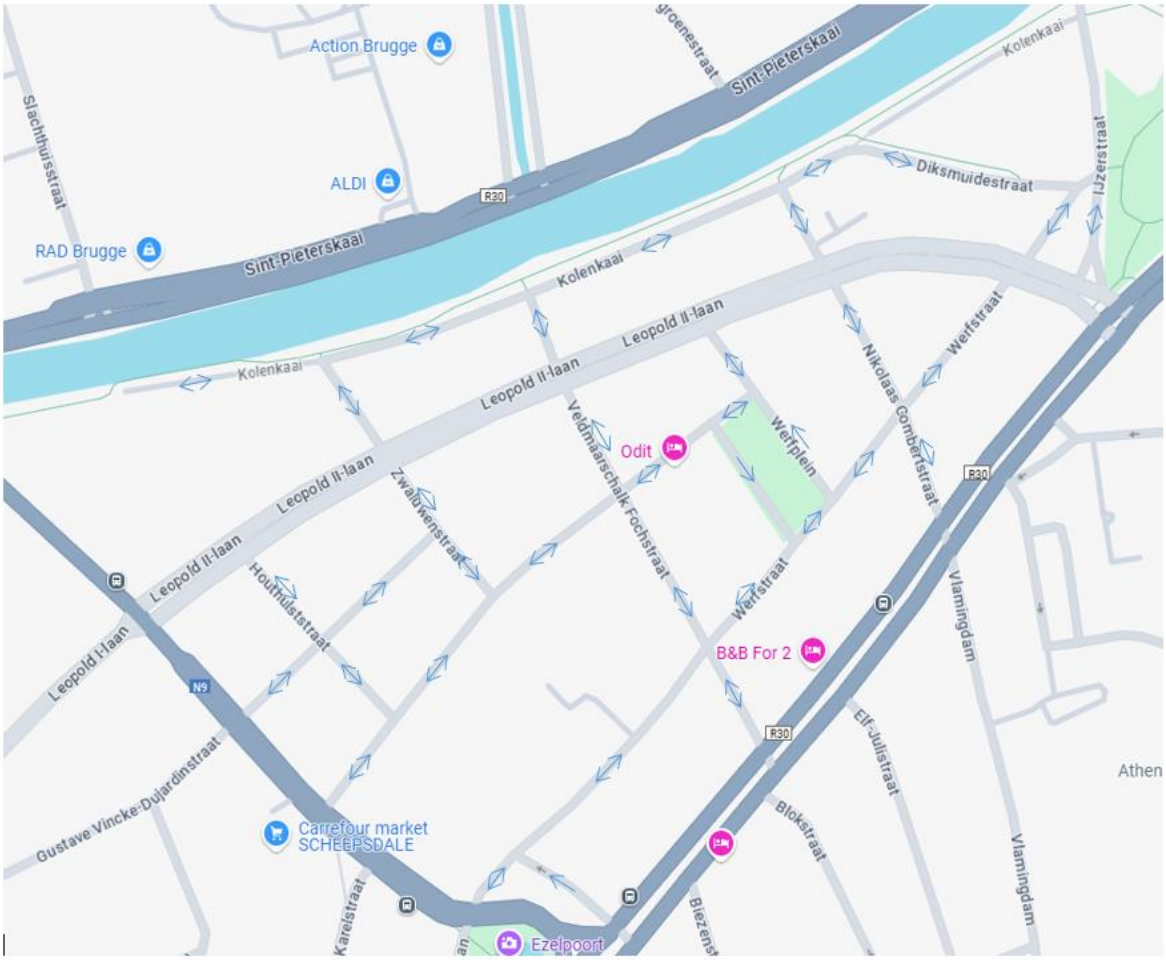
  Westelijk deel van Kardinaal Mercierstraat?
    - Relatief smal
    - schoolomgeving
    - Sluipverkeer tegengaan van verkeer komende van Scheepsdalelaan na afsluiten Leopold II-laan

  Zwaluwenstraat, Dirk Boutsstraat en Houthulststraat?
    - Relatief smal
    - rustige straten maar wel onderhevig aan sluipverkeer
- Diksmuidestraat:
  - fietsstraat
  - Wijziging van richting parkeerplaatsen
  - (deels) éénrichtingsverkeer?

Denkoefening circulatie in Stubbekwartier

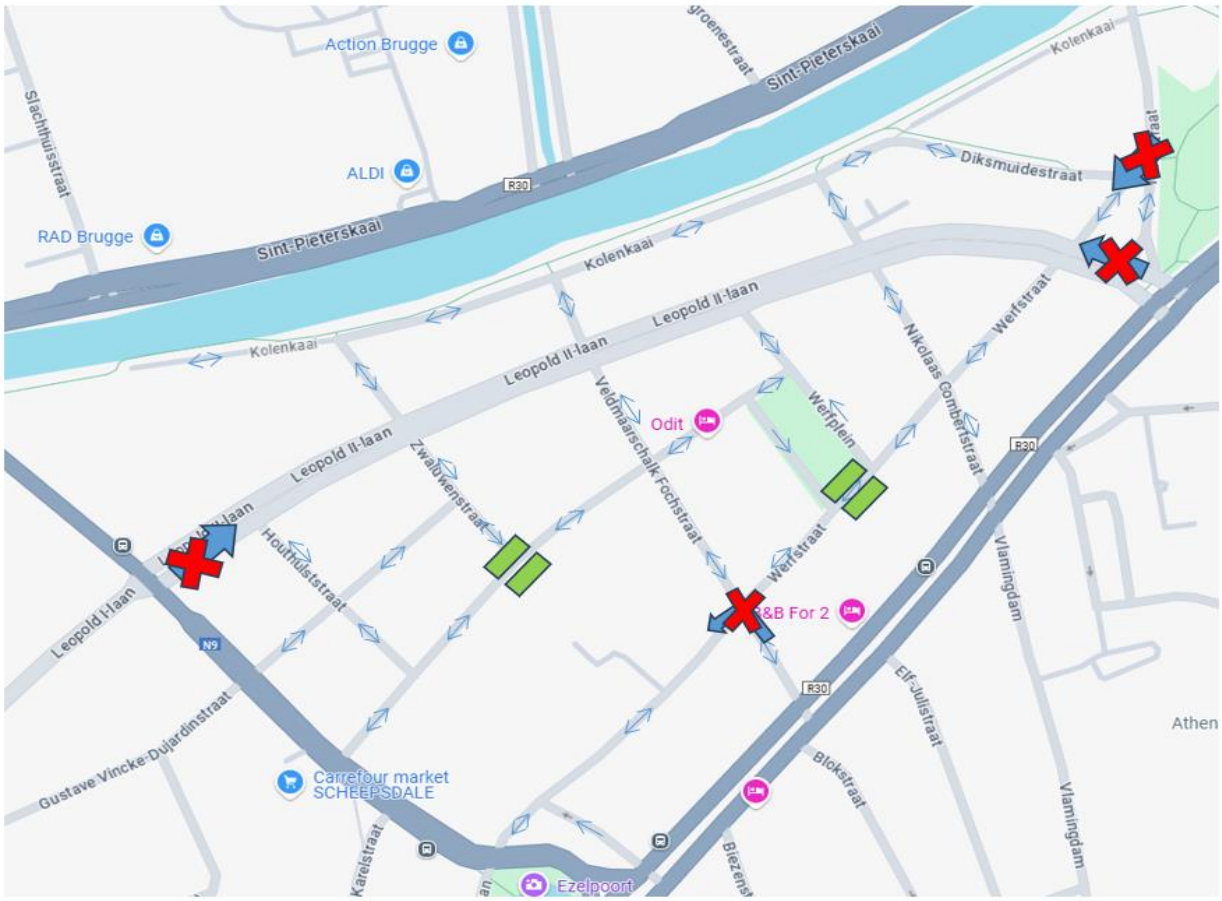
Leeswijzer:
Deze oefening heeft als bedoeling aan te tonen op welke manier kan nagedacht worden over de verkeerscirculatie in het Stubbekwartier, gebaseerd op de algemene visie in dit visiedocument.

De huidige circulatie in het Stubbekwartier is als volgt:



Vanuit de visie op de Leopold II-laan en bovenstaande voorstellen ziet de circulatie ten opzichte van de huidige situatie er als volgt uit (“nulscenario”):

- Verbod op inrijden Leopold II-laan vanaf de Scheepsdalelaan en vanaf de Komvest
- Verbod op inslaan Werfstraat (x2)
- Filtermaatregelen ter hoogte van schooltje en van ‘t Werftje



Er kan nagedacht worden over **bijkomende ingrepen** qua circulatie om sluipverkeer door de wijk te vermijden. Dit is vooral het geval voor verkeersbewegingen van west naar oost; dit in de Werfstraat, alsook in de Kardinaal Mercierstraat > Werfplein > Werfstraat. In de omgekeerde richting wordt sluipverkeer minder waargenomen.

In die context kan onderzocht worden of plaatselijk éénrichtingsverkeer een oplossing kan bieden.

In onderstaande oefening wordt uitgegaan van een **zeer beperkte strook éénrichtingsverkeer, namelijk ter plaatse van de filter tussen het Werfplein en ’t Werftje**.
Deze plek is zeer geschikt om extra maatregelen te nemen om storend autoverkeer te weren.
Dit gezien de ligging aan het Werfplein, waar een autoluwe omgeving gewenst is, én gelet op de ligging aan het buurtcentrum dat qua zichtbaarheid en bereikbaarheid bijkomende ondersteuning verdient om zo de sociale en verbindende werking in de wijk te bevorderen.

De concrete uitwerking van de inrichting van deze plek, met aandacht voor de oversteekbaarheid voor kwetsbare voetgangers, maar ook voor het parkeren, is te voorzien in de verdere uitvoeringsplannen.

Mogelijke scenario's

1**/ In eerste instantie** wordt nagegaan hoe de circulatie er kan uitzien als er ter hoogte van deze plek enkel (auto)verkeer toegelaten wordt **van oost naar west.**

Hierbij worden 3 scenario's beschouwd, waarbij de rijrichting van de Werfstraat (stuk tussen het Werfplein en de Veldmaarschalk Fochstraat) varieert:

1.a/ Behoud van tweerichtingsverkeer
1.b/ Eénrichtingsverkeer van oost naar west
1.c/ Eénrichtingsverkeer van west naar oost.

Scenario's 1.a en 1.c nopen ook tot een wijziging van de rijrichting in Werfplein west. Zo niet moeten auto's draaien in de straat.

Per scenario wordt ook een versie (2) opgenomen waarbij de rijrichting in Werfplein oost wijzigt van éénrichtingsverkeer naar tweerichtingsverkeer.

2/ **In tweede instantie** wordt ook een scenario opgenomen waarbij de rijrichting in de filterzone tussen het Werfplein en 't Werftje omgedraaid wordt, namelijk van **west naar oost**.

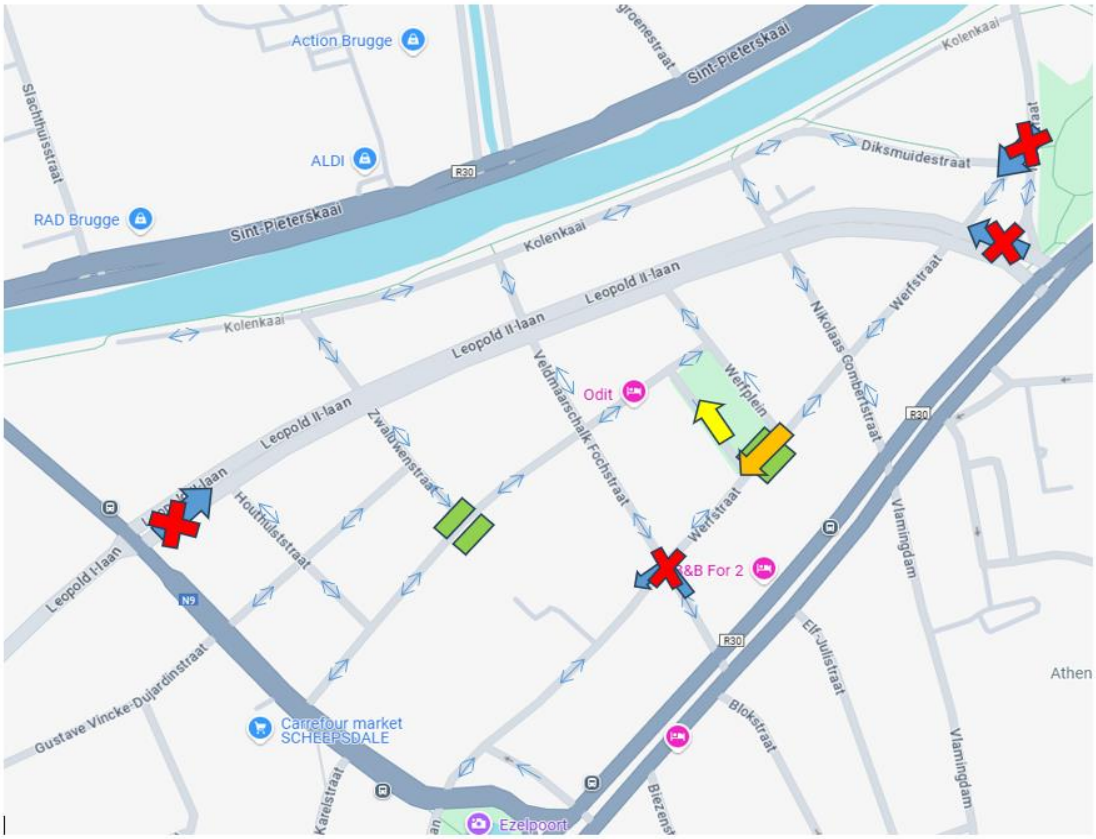
Om sluipverkeer te vermijden in de Werfstraat (van west naar oost) is het hier noodzakelijk om de rijrichting van de Werfstraat (stuk tussen het Werfplein en de Veldmaarschalk Fochstraat) om te draaien, alsook de rijrichting in Werfplein west.

Hier wordt ook een versie (2) opgenomen waarbij de rijrichting in Werfplein oost wijzigt van éénrichtingsverkeer naar tweerichtingsverkeer.

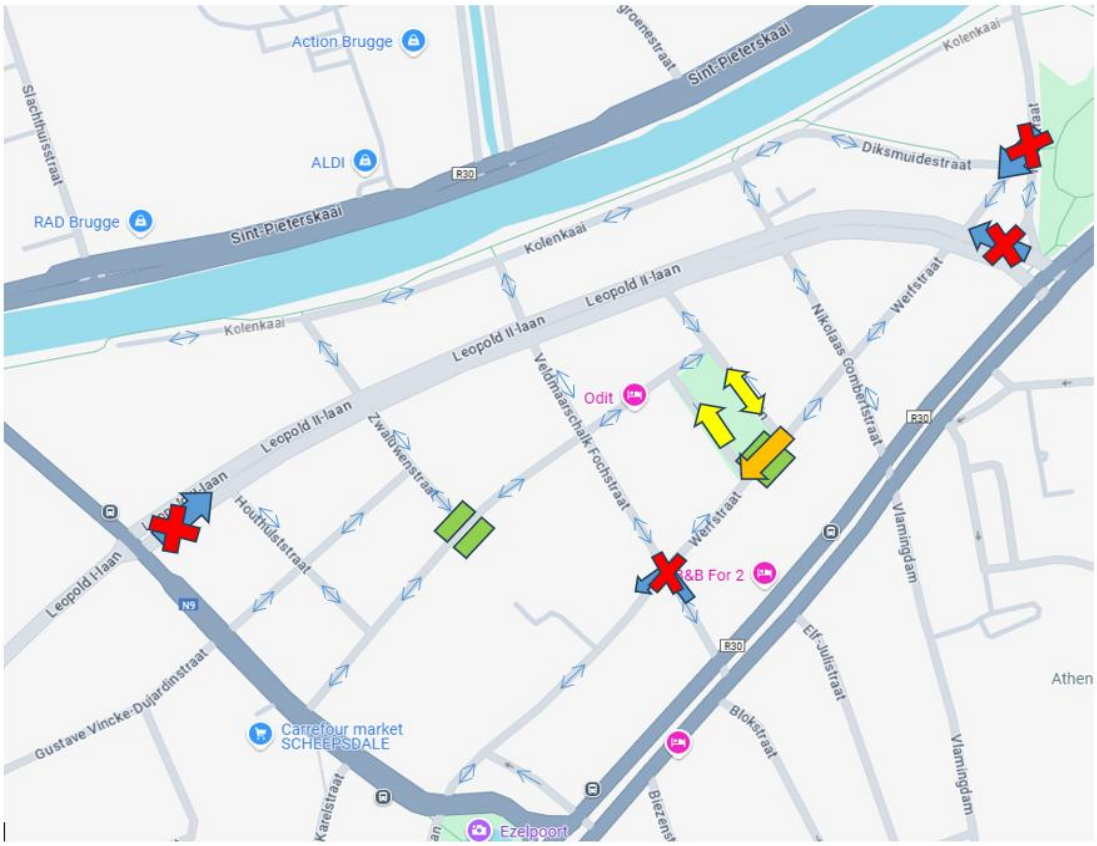
In onderstaande oefening zijn er dus 8 scenario's:

	Filter aan 't Werftje	**Werfstraat**	**Werfplein West**	**Werfplein Oost**
1.a.1	W<-O	W<->O	omkeren	=
1.a.2	"	W<->O	omkeren	Dubbele rijrichting
1.b.1	"	W<-O	=	=
1.b.2	"	W<-O	=	Dubbele rijrichting
1.c.1	"	W->O	omkeren	=
1.c.2	"	W->O	omkeren	Dubbele rijrichting
2.1	W->O	W<-O	=	=
2.2	"	W<-O	=	Dubbele rijrichting

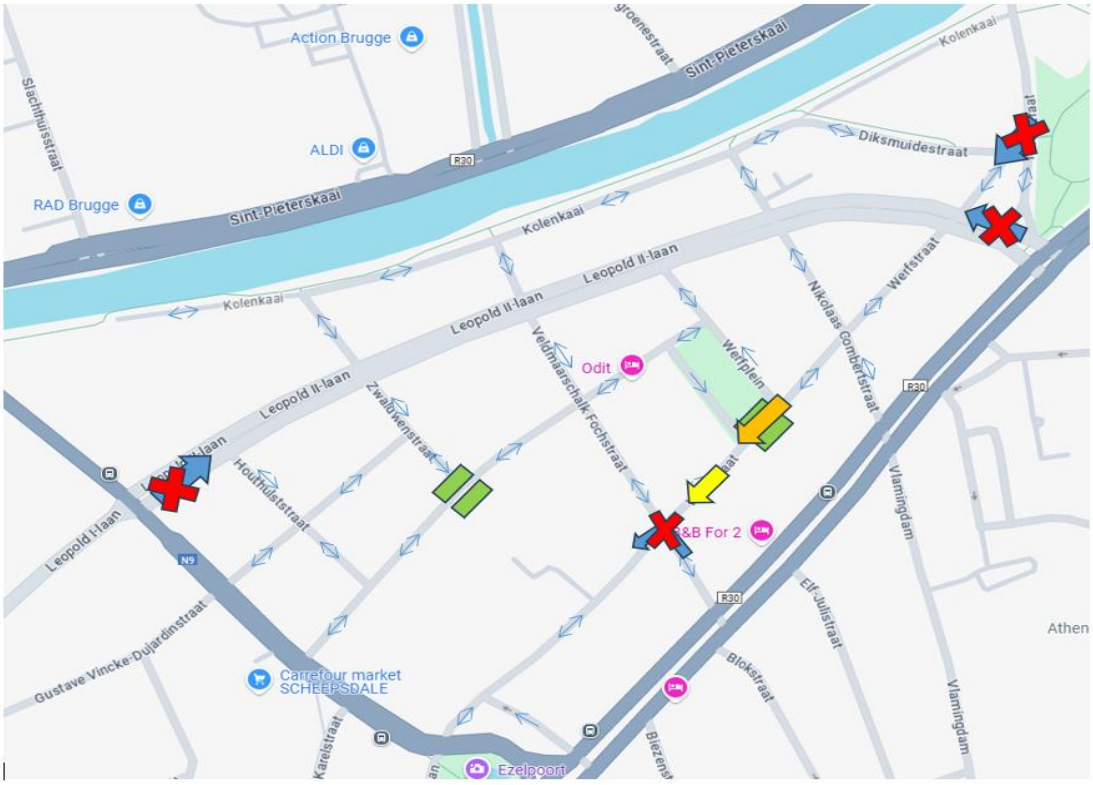
Circulatiescenario 1.a.1



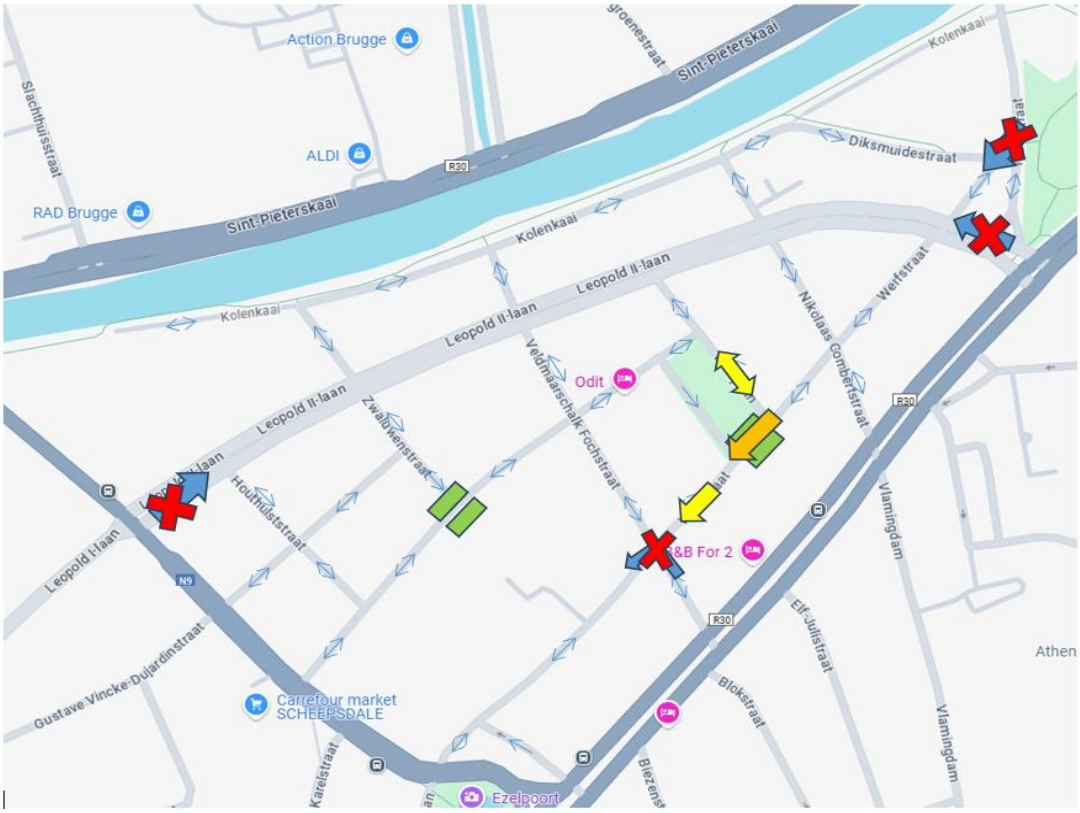
Circulatiescenario 1.a.2



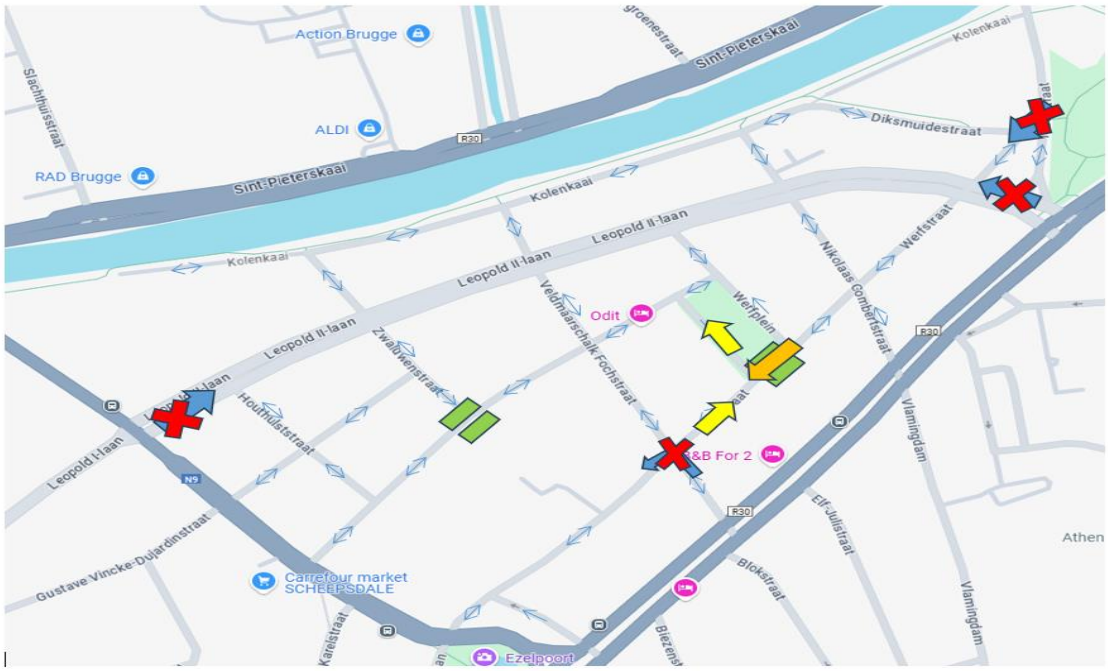
Circulatiescenario 1.b.1



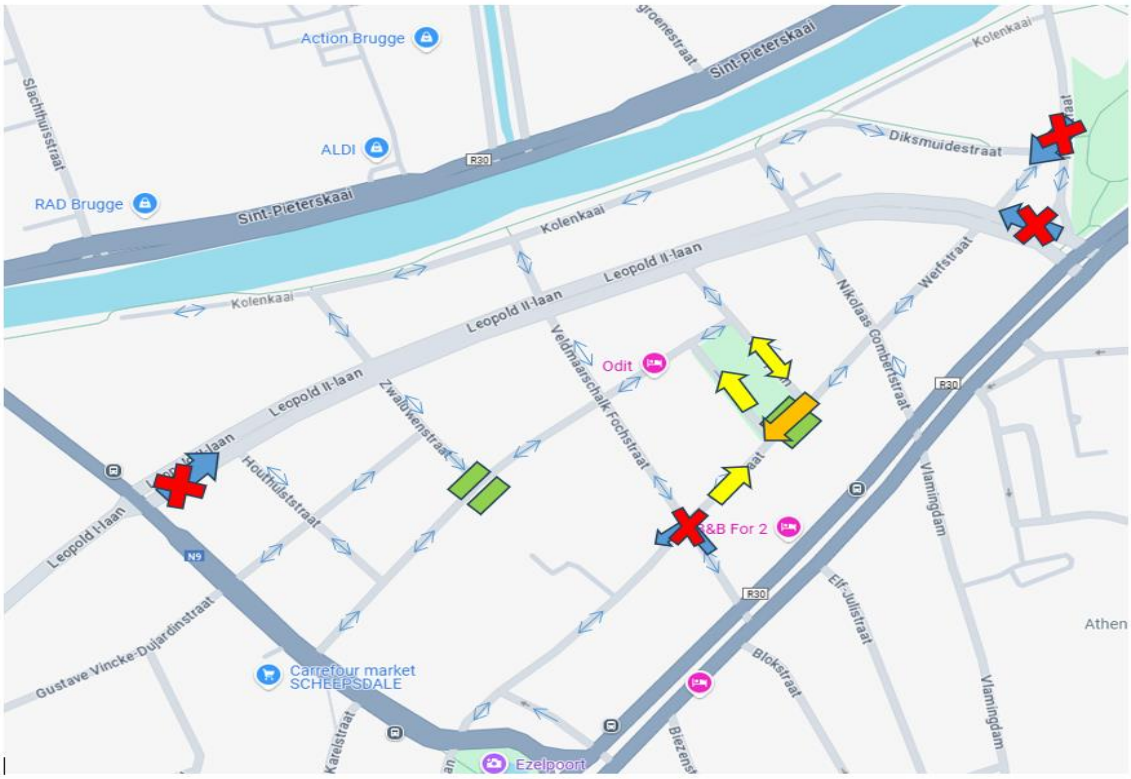
Circulatiescenario 1.b.2



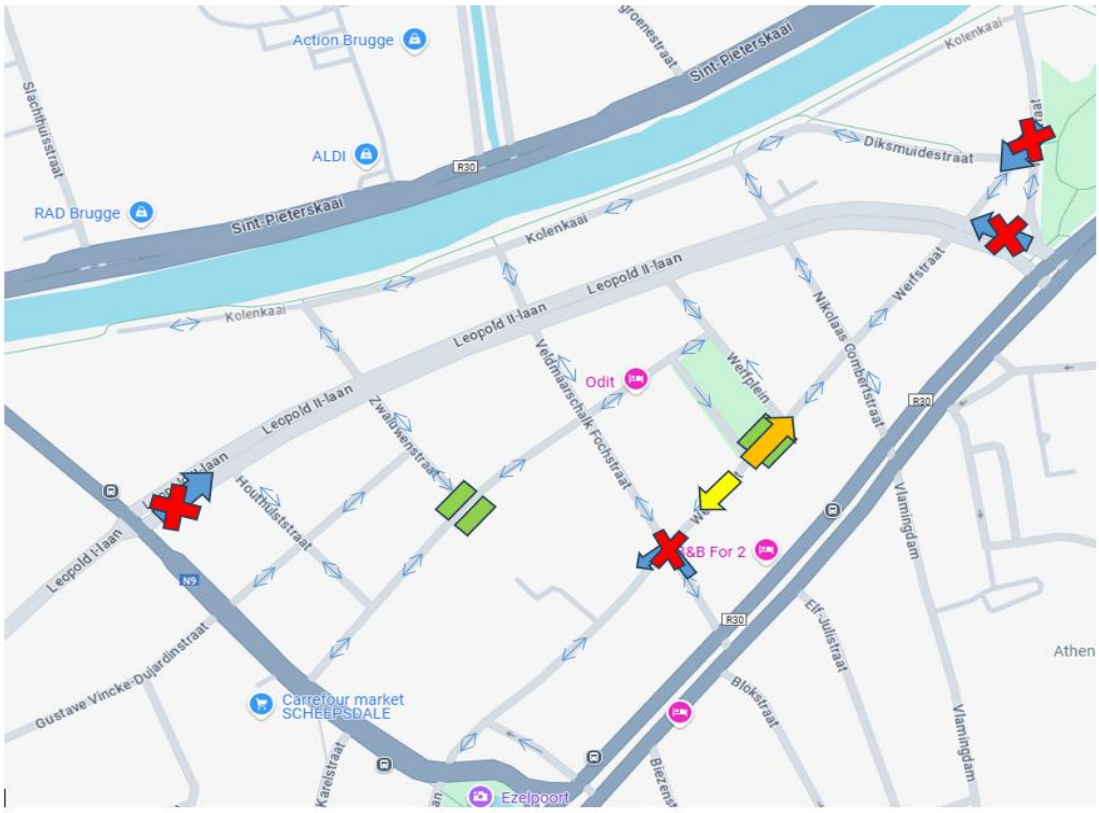
Circulatiescenario 1.c.1



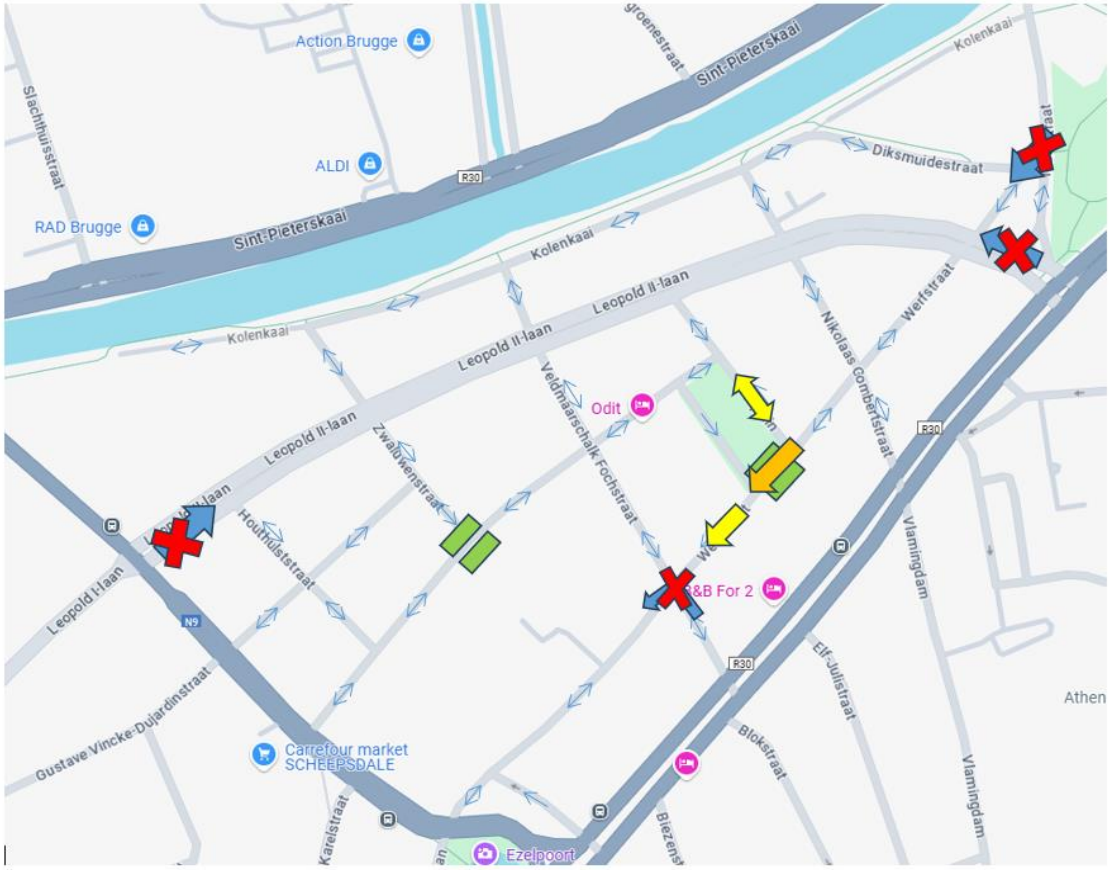
Circulatiescenario 1.c.2



Circulatiescenario 2.1



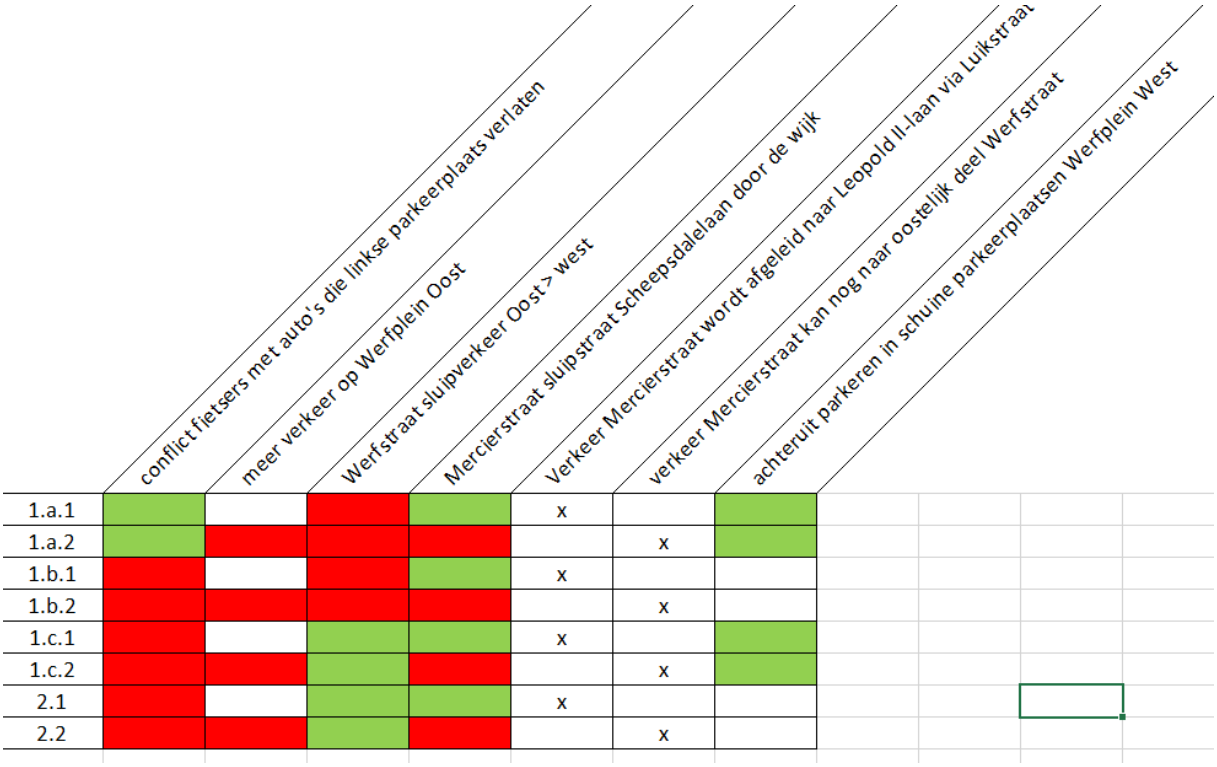
Circulatiescenario 2.2



Afweging van de scenario's

Zie afwegingstabel:

- Alle scenario's voorkomen sluipverkeer in de Werfstraat van west naar oost.
- 6 scenario's voorzien extra éénrichtingsverkeer in de Werfstraat (wat niet wenselijk, zie hoger)
- 4 scenario's voorzien meer verkeer op Werfplein Oost (wat niet wenselijk is, zie hoger)
- 4 scenario's voorkomen sluipverkeer in de Werfstraat van oost naar west
- 4 scenario's voorkomen sluipverkeer in de Kardinaal Mercierstraat van west naar oost.
- 4 scenario's laat achteruit parkeren toe in de schuine parkeerplaatsen op Werfplein west



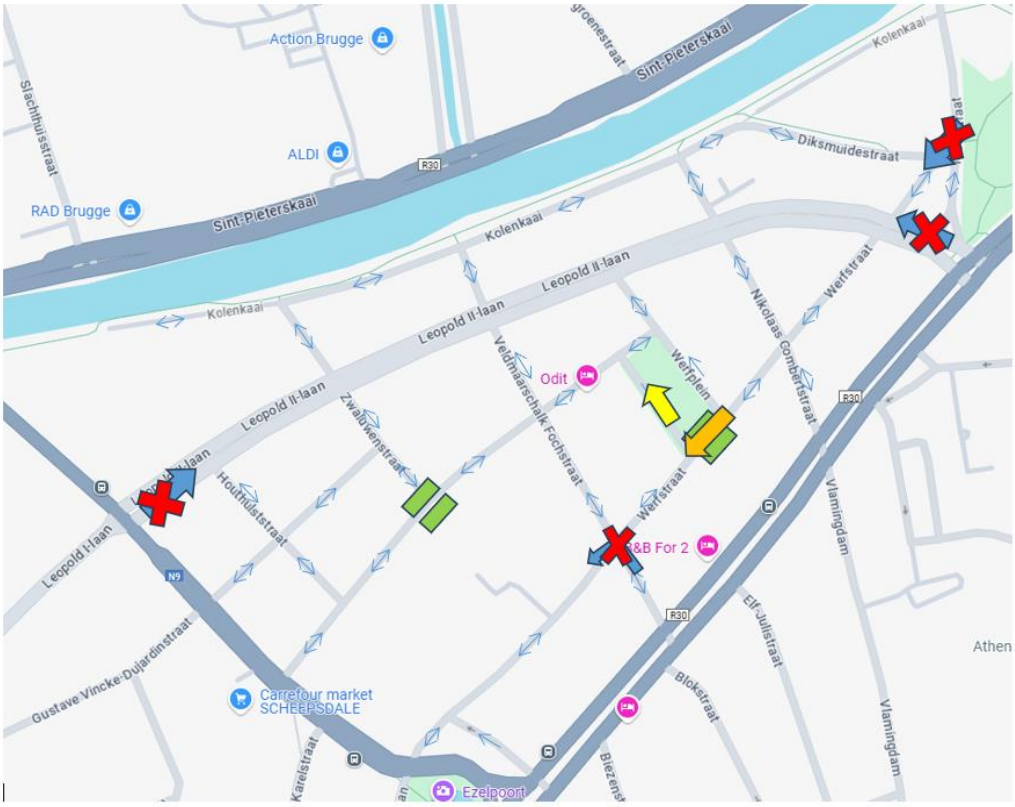
	conflict fietsers met auto's die linkse parkeerplaats verlaten	meer verkeer op Werfplein Oost	Werfstraat sluipverkeer Oost> west	Mercierstraat sluipstraat Scheepsdalelaan door de wijk	Verkeer Mercierstraat wordt afgeleid naar Leopold II-laan via Luikstraat	verkeer Mercierstraat kan nog naar oostelijk deel Werfstraat	achteruit parkeren in schuine parkeerplaatsen Werfplein West
1.a.1					x		
1.a.2						x	
1.b.1					x		
1.b.2						x	
1.c.1					x		
1.c.2						x	
2.1					x		
2.2						x	

Besluit:

Als we de principes uit deze visienota maximaal willen honoreren, dan vallen de scenario's af die:

- bijkomend éénrichtingsverkeer voorzien
- bijkomend verkeer genereren op het Werfplein Oost.

Blijft over: Circulatiescenario 1.a.1



Dit scenario voorkomt niet alleen sluipverkeer in de Werfstraat van west naar oost maar ook sluipverkeer komende van de Scheepsdalelaan door de wijk (via de Kardinaal Mercierstraat) van west naar oost. Het remedieert dus het mogelijk sluipverkeer naar aanleiding van het afsluiten van de Leopold II-laan ter hoogte van café Du Gaz (zie visie op de Leopold II-laan).

Dit scenario biedt ook het voordeel dat slechts een zeer beperkte aanpassing aan de huidige circulatie moet gebeuren:

- Voorzien van éénrichtingsverkeer van oost naar west in de 'filterzone'
- Omkeren van het éénrichtingsverkeer in Werfplein west

Bijkomende voordelen:

- Beperkte omrijfactor: de woningen ten oosten van het Werfplein zijn bereikbaar vanaf de Nikolaas Gombertstraat (beperkt omrijden via de Komvest of Leopold II-laan).
- achteruit parkeren in de schuine parkeerplaatsen op Werfplein west kan voorzien worden.

Dit scenario voorziet wel niet in een afname van mogelijks sluipverkeer Nikolaas Gombertstraat -> Werfstraat -> Werfplein -> Kardinaal Mercierstraat -> Scheepsdalelaan, maar dit wordt momenteel niet als echt storend aangevoeld.

Samenvatting

Het Mobiliteitscomité Stubbekwartier ijvert voor:

- Behoud van rustig woonklimaat in de wijk zonder verkeersdruk
- Behoud van de eenheid van de wijk, zowel ruimtelijk als sociaal

Noodzakelijk hiervoor is het afschaffen van doorgaand verkeer in de Leopold II-laan conform:

- Het Mobiliteitsplan van Brugge
- Het RUP Christus Koning Noord Oost
- Het Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Brugge
- Fix the Mix

Dit kan gerealiseerd worden door:

- tegengaan instroom aan beide zijden
- aanpassing kruispunten/voorrangregeling
- bijkomende inrichtingsmaatregelen
- invoeren zone 30/fietszone

In het Stubbekwartier worden een beperkt aantal aanpassingen voorgesteld om sluipverkeer te vermijden (zie scenario 1a hierboven).

De concrete weginrichting dient Verder op detailniveau uitgewerkt..

30
STOP
DOORGAAND
VERKEER
Comité Mobiliteit Stubbekwartier