

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang

nr. 11 – 24 maart 2020

In het Bulletin van Vragen en Antwoorden worden vragen van Raadsleden en de antwoorden daarop letterlijk en volledig opgenomen. Elke brieven-schrijver is verantwoordelijk voor zijn/haar tekst waarvan de inhoud niet bindend is voor het stadsbestuur.

Vraag 1137: Raadslid Olivier Strubbe (28/01/2020)

Station Pastoriestraat

Gezien de vele commotie omtrent het stadiondossier heb ik volgende bedenking.

Er is heel wat te doen met betrekking tot de mobiliteit in de omgeving van het mogelijke nieuwe stadion.

Is er al eens stil gestaan bij de gedachte om eventueel een treinstation/halte te bouwen ter hoogte van de Pastoriestraat/Hogeweg op de spoorlijn Brugge-Oostende.

Dit zou al behoorlijk wat supporters kunnen vervoeren en hen toch al aardig in de buurt van het station brengen.

Zou dit technisch mogelijk zijn? Zowel voor de spoorwegbeheerder als voor de omgeving?

Kan deze piste eens tegen het licht gehouden worden, met z'n pro's en contra's.

Het hoeft daarom geen vaste halte te worden, maar misschien gewoon op wedstrijddagen, met speciale ingelegde treinen.

Antwoord 1137:

Station Pastoriestraat

Het betreft een waardevolle suggestie. Het is analoog aan een poging die eerder ondernomen werd voor de site Blankenbergse Steenweg (stopplaats ter hoogte van B-Park), maar toen gaven NMBS en Infrabel al duidelijk te kennen dat dit allerminst eenvoudig is. Informele navraag leert al dat het ook voor de locatie Pastoriestraat/Hogeweg niet anders zal zijn. Enkele argumenten zijn:

1. spoorlijn 50A is een heel druk bezette spoorlijn, waar de voorbije jaren veel gedaan is om de commerciële snelheid te verhogen (lees: zo weinig mogelijk wissels of stopplaatsen);
2. beleidsmatig worden extra stopplaatsen of stations normaliter enkel overwogen voor lijnen waar continu (lees: bij voorkeur elke dag en 7 dagen op 7) veel volk/vraag naar aanbod is (bij voetbal: in grote lijnen 1x om de 14 dagen en dan nog wisselend qua dag, moment van de dag,.... Dit impliceert in de praktijk eigenlijk enorm veel 'maatwerk', wat eigenlijk niet in te passen is in de reguliere exploitatie/dienstregeling);

3. er moet rekening gehouden worden met de complexe reglementering om op vandaag nog een 'stopplaats' te realiseren (en hetzelfde is eigenlijk ook van toepassing voor het voorzien van 'extra'/'speciaal ingelegde' treinen);
4. er zijn hiervoor (logischerwijs) geen financiële middelen voorzien; desgevallend zou dit -mits er bereidheid is en/of mogelijkheden zijn gelet op (1), (2) en (3)- moeten meegenomen worden in de federale regeringsonderhandelingen en het investeringsprogramma van de bevoegd minister.

De suggestie is echter dermate waardevol om toch verder te onderzoeken dat het stadsbestuur ondertussen dd. 04/02/2020 een officieel schrijven heeft gericht aan de CEO van de NMBS met de vraag om deze vraag technisch, operationeel en financieel verder constructief te onderzoeken (zie bijlage). U zal op de hoogte gebracht worden van een antwoord op deze brief.

Mirke 03/02/20

BRUGGE

stad brugge hoofdcoördinator

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)
Aan mevrouw Sophie Dutordoir
CEO
Frankrijkstraat 56
1060 Brussel

uw kenmerk	ons kenmerk HC/2020/sd/b/01	bijlagen 1	0997	datum 04-02-2020
contact Steve Demulder	telefoon 050 44 86 24	e-mail steve.demulder@brugge.be		

betreft: vraag tot stopplaats in kader van stadiondossier Club Brugge

Geachte mevrouw Dutordoir

Zoals u bij aanvang van het nieuwe jaar wellicht wel vernomen hebt via de media is er een nieuwe wending gekomen in het 'stadiondossier' van Club Brugge. Na 14 jaar van procedures hoopt het stadsbestuur dat Club Brugge binnen afzienbare tijd eindelijk haar nieuw stadion kan realiseren op de Olympiasite. In de loop van dit jaar worden door Club Brugge de nodige stappen gezet richting omgevingsvergunningsaanvraag.

Mobiliteit en een gunstige modal split realiseren wordt een belangrijke uitdaging bij dit nieuwe project. Gelet op het groot aantal supporters die op wedstrijdmomenten moeten vervoerd worden zou de inzet van de trein natuurlijk een grote meerwaarde betekenen. In die context ontving het stadsbestuur op 29 januari een schriftelijke vraag van gemeenteraadslid Strubbe (zie bijlage). Daarin wordt de vraag gesteld of het niet mogelijk zou zijn om een 'treinstation' (lees: stopplaats) te realiseren op de lijn 50a ter hoogte van de Pastoriestraat – Hogeweg (Sint-Andries).

We zijn ons ervan bewust dat dit wellicht niet zo eenvoudig zal zijn, maar gelet op het belang van het stadiondossier voor onze stad zouden we u willen vragen om dit toch constructief te onderzoeken. Is dit technisch, operationeel en financieel haalbaar en zo ja, welke stappen dienen verder gezet te worden?

Uiteraard zijn we steeds bereid om deze vraag verder aan u te komen toelichten.

Alvast bedankt.

Hoogachtend

Ns Colin BEHEYDT
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge

Dirk DE FAUW
Burgemeester

i.o. Steve DEMULDER
Hoofdcoördinator

Burg 12 - 8000 Brugge | www.brugge.be
gelieve alle briefwisseling te richten aan
het college van burgemeester en schepenen, burg 12, b-8000 brugge

Aanvullend antwoord 1137:

Stadiondossier – station Pastoriestraat

Aansluitend op ons antwoord van 12 februari 2020 hierbij het antwoord van de NMBS.

Jihane Annane
Director Communication,
Public Affairs & GEN

10-14
Hallepoortlaan 40
B-1080 Brussel

+32 2 528 20 73
jihane.annane@nmbs.be
www.nmbs.be

Mijnheer Dirk De Fauw,
Burgemeester stad Brugge
College van Burgemeester en Schepenen
Burg 12
8000 Brugge

KABINET BURGEMEESTER

13. 03. 2020

contactpersoon
Steve Dive
+32 2 528 24 00
steve.dive@nmbs.be

onze referentie
2020-09001
uw referentie
HC/2020/sd/b01

Brussel, 10 maart 2020.

Mijnheer de Burgemeester,

Uw brief aan mevrouw Sophie Dutordoir, Gedelegeerd bestuurder NMBS, in verband met de opening van een stopplaats in het kader van het stadiondossier van Club Brugge, genoot al onze aandacht.

We hebben dan ook de nodige tijd genomen om uw voorstel grondig te bestuderen. Een eerste analyse toont echter aan dat de opening van een stopplaats "Sint-Andries" momenteel niet aangewezen is. Ik vat de verschillende redenen daarom even kort voor u samen:

- Het potentieel aan reizigers van een stopplaats in functie van voetbalwedstrijden is beperkt. Er zijn slechts een klein aantal voetbalwedstrijden per maand. Ook het potentieel voor woon-werk en woon-schoolverkeer lijkt ons beperkt. De omgeving is er grotendeels onbebouwd. Voor reizigers vanuit de wijk Sint-Andries is het station Brugge met de fiets en bus bereikbaar. Doordat het aanbod aan treinen in het station Brugge veel groter is denken wij dat de meeste treinreiziger de trein zullen blijven nemen van en naar het station van Brugge.
- De afstand tussen het voetbalstadion en de mogelijke locatie van de stopplaats is 1,7 km. Dit maakt ook voor- en/of natransport noodzakelijk. De afstand tussen het voetbalstadion en het station van Brugge is met 3,3 km iets groter, maar er is wel een goed voor- en natransport met de bus of met de fiets.
- Op de lijn 50A tussen Brugge en Oostende rijden enkel IC-verbindingen. Deze verbindingen fungeren als snelle verbindingen tussen de grote steden. Een bijkomende stopplaats als Sint-Andries past niet in onze visie en zou bovendien leiden tot een langere reistijd tussen Oostende, een station met bijna 7000 instappende reizigers per dag, en het binnenland.

Wij wensen u niettemin te bedanken dat u ons uw idee aan ons voorlegde. Het belang van de trein als ruggengraat van de mobiliteit kan inderdaad niet genoeg worden onderstreept.

Voor al uw verdere vragen staat Geert Dierckx van ons Public Affairs Departement graag te uwer beschikking.

Met vriendelijke groeten,

Jihane Annane

Vraag 1185: Raadslid Sandra Wintein (20/02/2020)

AED-toestellen in Zeebrugge – opvolgingsvraag

Punt 89 van het beleidsprogramma 2019-2024 vermeldt de ambitie van het stadsbestuur om AED-toestellen te voorzien op veelbezochte plaatsen of om de plannen van organisaties om er één te plaatsen te ondersteunen.

Vorig jaar vroeg ik of het stadsbestuur een uitbreiding van het aantal AED-toestellen in Zeebrugge voorzag. Het antwoord luidde dat er ging worden nagekeken hoeveel extra toestellen er noodzakelijk zijn en waar die best geplaatst worden.

Vandaar de volgende vragen:

- Werd het onderzoek over eventuele uitbreiding ondertussen afgerond? Waar en hoeveel AED-toestellen zullen er worden bij geplaatst?

Antwoord 1185:

AED-toestellen in Zeebrugge – opvolgingsvraag

In de loop van 2019 zaten het OCMW, de sportdienst, de preventiedienst en IDPBW Stad samen om het beleid en de afspraken rond de AED-toestellen te stroomlijnen.

Er was tot op heden binnen het lokaal bestuur immers niet specifiek een dienst bevoegd met de opvolging van deze materie.

We zijn tot overeenstemming gekomen dat de opvolging van het AED-beleid zal opgenomen worden vanuit het beleidsdomein preventieve gezondheidszorg.

In eerste instantie willen we met ons AED-beleid streven naar een zo optimaal mogelijke spreiding van AED-toestellen op het volledige Brugse grondgebied.

Daarom zullen we dit jaar de nodige inspanningen leveren om de reeds aanwezige AED-toestellen in Brugge in kaart te brengen.

Op basis van deze informatie, kunnen we dan ook nagaan of er eventueel cruciale plaatsen zijn waar er een toestel ontbreekt (ook in Zeebrugge).

Op dit moment zijn er al verschillende toestellen op druk bezochte plaatsen in Zeebrugge ter beschikking, namelijk aan het badengebouw op de Zeedijk (strandwijk), in sporthal De Landdijk (dorp) en in een drietal grotere havenbedrijven

Indien uit onderzoek zou blijken dat het voorzien van bijkomende toestellen op een bepaalde plaats of zelfs voor een bepaalde groep private organisaties, zoals onder meer scholen, aangewezen is, dan zullen we dit in overleg met de betrokken partijen bekijken.

Naast het in kaart brengen van de toestellen zouden we ook de mogelijkheden tot een betere signalisatie van de toestellen op het openbaar domein willen bekijken, alsook stapsgewijs opleidingen met betrekking tot het gebruik voorzien voor verschillende doelgroepen.

Op heden is het onderzoek vanuit het domein preventieve gezondheidszorg nog niet opgestart.

Op dit moment zijn wij bezig met opmaak van het Lokaal Sociaal Beleidsplan.

Wij verzekeren u echter dat we dit thema meenemen en uw vraag de nodige opvolging zal krijgen.

Vraag 1186: Raadslid Sandra Wintein (21/02/2020)

Vraag tot plaatsing nieuwe en overdekte fietsenstallingen op parking Interbad – opvolgingsvraag

Vorig jaar in mei kaartte ik het probleem van de verouderde fietsenstallingen aan het Interbad aan.

Het college antwoordde dat de stad wil inzetten op kwalitatieve fietsstallingen bij publieksaantrekkelijke locaties zoals zwembaden en sporthallen. De vraag van het Interbad naar nieuwe fietsenstallingen ging worden meegenomen naar het overleg met de betrokken diensten. Op deze manier kan een timing worden voorzien voor een betere fietsparkeerinfrastructuur op het hele grondgebied.

Graag had ik de volgende opvolgingsvragen gesteld:

- Heeft dit overleg reeds plaats gevonden? Wat is hiervan de uitkomst? Op welke locaties worden nieuwe fietsenstallingen voorzien?
- Komen er nieuwe fietsenstallingen aan het Interbad en wat is de vooropgestelde timing?

Antwoord 1186:

Vraag tot plaatsing nieuwe en overdekte fietsenstallingen op parking Interbad – opvolgingsvraag

Er is reeds een overleg geweest in 2019 waarop de Sportdienst, Dienst Openbaar Domein en Burgerzaken aanwezig waren. Er werd op dit overleg afgesproken om een dossier voor het college van burgemeester en schepenen te brengen met daarin een opsomming van alle noden van de verschillende sportgelegenheden en het crematorium. De dienst Mobiliteit heeft tot op heden nog altijd niet alle informatie ontvangen.

Van zodra ze alle informatie hebben, wordt er aan het college van burgemeester en schepenen een dossier voorgelegd met de vraag aan Patrimoniumbeheer om een overheidsopdracht op te starten voor de plaatsing van deze fietsenstallingen.

Vraag 1187: Raadslid Andries Neiryck (23/02/2020)

Graag had ik een aantal vragen gesteld omtrent de **Brugse randparkings**.

- Wat is de bezettingsgraad van de huidige randparkings?
- Wat is de bezettingsgraad van de fietskluizen op deze randparkings?
- Hoeveel extra fietskluizen worden er voorzien de komende maanden?
- Welke randparkings zitten nog in de pipeline?
- Randparking Kinopolis, wat is de timing?
- Randparking Zand, wanneer starten de werken?
- Randparking Veemarkt, waarom wordt deze niet meer gebruikt bij matches van Club Brugge?
- Vanaf wanneer worden de randparkings terug ingeschakeld bij voetbalmatches om zo de overlast in de buurt aan te pakken, gecombineerd met evenementenvervoer en shuttles, cfr Euro 2000?

Antwoord 1187:

Brugse randparkings

1. Wat is bezettingsgraad van de huidige randparkings?

Tijdens de zomer worden de zes verschillende randparkings en Park & Rides wekelijks tweemaal geteld, op dinsdag en donderdag. Dit gebeurt al sinds 2017. Uit deze gegevens blijkt dat bezetting van deze parkings schommelt tussen de 11% en 73%. Concreet komt het er op neer dat de bezetting van de Park & Rides zeer laag is. De gemiddelden voor 2019 geven deze cijfers: Jan Breydel 23%, Boogschutterslaan 33% en Steenbrugge 11%.

De randparkings (Magdalena, Bevrijdingslaan en Lodewijk Coiseaukaai) kennen een veel betere bezetting. De Bevrijdingslaan kent gemiddeld een bezetting van 73%, met pieken tot 89%. De randparkings in de Magdalenastraat en Lodewijk Coiseaukaai kennen een gemiddelde bezetting van 66% en 60%. Parking Waggelwater is nog maar open sinds eind vorig jaar. Daarvan beschikken we dus momenteel nog niet over vergelijkbare gegevens.

2. Wat is de bezettingsgraad van de fietskluizen op deze randparkings?

Op Jan Breydel staan er geen fietskluizen, maar op de andere parkings wel. In totaal staan er 120 fietskluizen verspreid volgens onderstaand schema:

Locatie	aantal	bezetting	%
Bevrijdingslaan	27	9	33%
Lodewijk Coiseau	10	10	100%
Magdalena	40	27	68%
Steenbrugge	20	10	50%
Boogschutterslaan	10	7	70%
Waggelwater	13	0	0%

3. Hoeveel extra fietskluizen worden er voorzien de komende maanden?

Er zijn momenteel geen plannen om nog extra fietskluizen bij te zetten op de verschillende parkings. Er worden wel extra fietstrommels voor bewoners bijgeplaatst in de binnenstad en deelgemeenten.

4. Welke randparkings zitten nog in de pipeline?

De enige concrete piste die momenteel nog onderzocht wordt is de randparking Altebij. Hierover zijn we al lang in onderhandeling met de huidige eigenaar van de gronden. Indien hier geen vooruitgang geboekt kan worden, zullen we genoodzaakt zijn om via een onteigeningsprocedure te werken. Dit betekent echter dat deze parking niet voor direct is.

Momenteel zijn we wel nog eventuele bijkomende locaties aan het zoeken, maar er is nog niets concreet.

5. Randparking Kinopolis, wat is de timing?

De startnota voor het RUP werd reeds goedgekeurd. In deze nota is de visie van een randparking op een deel van de gronden nog altijd bestaande. Er is echter geen timing gekend voor de uiteindelijke goedkeuring van het RUP. We kunnen dus ook geen timing geven over de realisatie van de randparking.

6. Randparking Zand, wanneer starten de werken?

De start van de uitbreiding van de parking onder P Centrum Zand is voorzien voor dit voorjaar. Zoals de naam van de parkings reeds aangeeft, is dit echter geen randparking maar een centumparking.

7. Randparking Veemarkt, waarom wordt deze parking niet meer gebruikt bij matches van Club Brugge?

De Veemarkt is in private eigendom en kan dus niet zomaar gebruikt worden bij de voetbalwedstrijden van Club (of Cercle) Brugge. De nieuwe eigenaar heeft bovendien bouwplannen voor deze site waardoor dit geen structurele oplossing voor de parkeerproblematiek zou zijn.

8. Vanaf wanneer worden de randparkings terug ingeschakeld bij voetbalmatchen om zo de overlast in de buurt aan te pakken, gecombineerd met evenementenvervoer en shuttles, cfr. Euro 2000?

Het is niet de bedoeling dat de randparkings gebruikt worden tijdens de voetbalwedstrijden van Club Brugge. In bepaalde gevallen zijn deze parkings niet compatibel qua gebruik (bezoekers aan de binnenstad moeten in het weekend ook parkeerplaatsen hebben) in andere gevallen liggen ze te ver (Steenbrugge, Lodewijk Coiseaukaai en Boogschutterslaan). Het heeft geen enkel nut om deze bestaande randparkings of Park & Rides in te zetten tijdens de voetbalwedstrijden. Euro 2000 was van een totaal andere orde en is niet te vergelijken met de huidige situatie.

Vraag 1188: Raadslid Karel Scherpereel (2/03/2020)

Zone 30 in Zilverparrenstraat

Is het mogelijk om correcte info te geven aan het College van Burgemeester en Schepenen voor de zitting van 2 maart 2020?

Betreffende 2020_CBS_00720 – B-punt – Mobiliteit – Zilverparrenstraat – zone 30 niet invoeren.

Vooraf toch even meegeven dat ik niet wakker lig van dit dossier en of die zone 30 wordt ingevoerd of niet, maar in het kader van 'goed bestuur' vind ik de manier waarop we geïnformeerd worden en tot beslissingen komen wél relevant.

Omdat er heel veel cijfertjes vermeld worden heb ik dit even in een tabelletje gezet (zie bijlage)

Hierbij toch mijn volgende bedenking.

De politie baseert zich op de meting van **juni 2016** om te besluiten dat er geen snelheidsprobleem is: **0,27% overtredingen**.

Ik lees echter dat pas vanaf een snelheid van **61 km/uur** de snelheid als 'overtreding' geldt (tolerantie van 22%).

De meting leert dus dat 3 jaar geleden 0,27% sneller rijdt dan 61 km/uur maar zegt **NIETS** over het aantal overtredingen **vanaf 50 km/uur**.

Bij de laatste meting (juni 2019) registreert men **2,43 % overtredingen: dus in 3 jaar tijd een stijging met 900% (dit betreft overtredingen vanaf 61 km/uur)**.

Hoewel we dus **geen juiste cijfers** hebben over de échte vraag, nl overtredingen vanaf 50 km/u lijkt het mij realistisch dat we dan minstens 10% overtredingen hebben vanaf 50 km/uur.

Als 1 op de 10 voertuigen te snel rijdt, en dit is 9 keer meer dan 3 jaar geleden, verklaart dit het 'gevoel' van de bewoners dat er een snelheidsprobleem is: op basis van die cijfers is er namelijk een snelheidsprobleem.

Los van de vraag of er wel of niet een zone 30 komt is volgens mij, op basis van deze metingen, de conclusie op het einde van deze tekst FOUT:

"Er zijn nu reeds twee wegversmallingen in deze straat (t.h.v. huisnummer 28 en 52) die ervoor zorgen dat de snelheidslimiet goed gerespecteerd wordt."

De snelheid wordt op basis van de beschikbare metingen NIET goed gerespecteerd.

Merkwaardig genoeg beschikken we na zoveel metingen nog steeds niet over juiste cijfers.

Het enige wat zeker is, is dat er 20% minder verkeer is, dat er 9 keer meer overtredingen zijn dan 3 jaar geleden en dat 2,43% sneller rijdt dan 61 km/uur.

2020-03-02 Ontwerpbesluit gemeenteraad

	Aantal dagen	Totaal auto's + fietsers	Auto's	Fietsers	Totaal/dag	Autos/dag	Fietsers/dag	% overtreders
1 - 6 juni 2016	5	10 884	10 884	0	2 177	2 177	0	0,27%
6 - 17 okt 2017	11	26 052	23 431	2 621	2 368	2 130	238	
9 - 20 mei 2018 (na werken)	11	22 347	20 860	1 487	2 032	1 896	135	
14 - 20 juni 2019	6	12 133	10 420	1 713	2 022	1 737	286	2,43%

Antwoord 1188:

Zone 30 in Zilversparrenstraat

Als je de twee percentages gaat vergelijken, dan is er effectief een stijging in het aantal overtredingen te merken tussen 2016 en 2019. Toch blijft de conclusie dezelfde, met name: dat er zich op basis van deze resultaten nog steeds geen snelheidsprobleem stelt. Uiteraard kan dit een momentopname zijn. Echter, in Brugge zijn er meer dan 1.300 straten, en hebben we noch het budget, noch het personeel om al deze straten continu te monitoren. Om dit beheersbaar te houden, werd er door de politie een snelheidsbeleid ontwikkeld waarbij o.a. grenswaarden (=gewogen snelheidswaarde die bepaalt of er een snelheidsprobleem bestaat en die zullen bepalen of er verdere snelheidsmaatregelen noodzakelijk zijn ter verhoging van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid) werden vastgelegd zodat er efficiënt en bewust kan omgesprongen worden met de beschikbare capaciteit. Daarnaast wordt er gewerkt rond vier prioriteitsgroepen, met name:

1. Prioriteitenlijst die opgemaakt wordt op basis van objectieve en subjectieve indicatoren die allen te maken hebben met verkeersveiligheid en/of verkeersleefbaarheid (m.n. schoolomgeving, verbindings- of ontsluitingsweg, sluijverkeer, V85, onveiligheidsgevoelens, AVOC¹, gemengd verkeer);
2. Projectmatige aanpak van meldingen en klachten over overdreven snelheid;
3. Verhoogde aandacht langsheen de wegenwerken en omleidingsroutes;
4. Verhoogde aandacht bij de aanvang van een nieuw schooljaar.

De snelheidsmetingen waarover sprake in uw schriftelijke vraag werden uitgevoerd in het kader projectmatige aanpak van meldingen en klachten over overdreven snelheid (prioriteitsgroep 2). Om een snelheidsprobleem te identificeren werkt de politie met een zelf uitgewerkte snelheidsprocedure. Wij zijn de enige politiezone die een dergelijk wetenschappelijke manier gebruikt om dit te objectiveren.

Alle meldingen over te snel rijdend verkeer worden op een gestructureerde en projectmatige wijze behandeld zodat er transparant en objectief kan worden gecommuniceerd over de – al dan niet - uitgevoerde maatregelen en de evaluatie daarvan. Deze projectmatige aanpak kent drie verschillende stappen: plaatsing telapparaat, inzet preventief snelheidsindicatiebord en repressieve controle.

De opstelling van het telapparaat is de eerste stap in de projectmatige werking. Concreet wordt overgegaan tot deze fase wanneer er (1) geen gegevens beschikbaar zijn over de betreffende straat, ofwel (2) dat deze gegevens niet recent of relevant zijn. De relevantie van de gegevens dient geval per geval te worden onderzocht.

In de praktijk wordt het telapparaat ingezet om objectieve gegevens te verzamelen over de gevoerde snelheden en de verkeersintensiteiten. Om een zo'n representatief mogelijk beeld te

¹ AVOC is de afkorting van 'Aanpak Verkeersongevallenconcentratiepunten' en wordt aangeduid met een bepaalde gewogen waarde (0 - ∞) op basis van het aantal licht gewonden, zwaar gewonden en doden. De formule voor de berekening van deze AVOC-waarde is: 1 voor een licht gewonde, 3 voor een zwaar gewonde, en 5 voor een dode. Op basis van deze formule verkrijgt men dan de AVOC-waarde. AVOC is een specifieke methode om onveilige verkeerssituaties aan te pakken en gaat uit van een stappenplan.

krijgen van de gestelde verkeerssituatie wordt het telapparaat ongeveer één week opgesteld. Op die manier worden meetwaarden verzameld van de weekdays en het weekend en kunnen – in het geval dat er een beperkt of structureel snelheidsprobleem wordt vastgesteld – de tijdsperiodes waarin de hoogste snelheden worden gehaald duidelijk worden aangetoond waardoor men bij een eventuele latere fase gericht kan optreden. Verder zal in de zones 30 schoolomgeving - in de mate van het mogelijke - ook rekening gehouden worden met de (school)vakantieperiodes omdat de verkeerssituatie tijdens deze periode niet representatief is.

Wanneer het telapparaat uiteindelijk op de opgegeven plaats werd opgesteld en de resultaten beschikbaar zijn, gaat de politie over tot de analyse van de gegevens om het vervolg in de snelheidsprocedure te kunnen bepalen. Hier dient te worden opgemerkt dat bij de analyse van de resultaten de grenswaarden van de V85 worden gerespecteerd. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden.

⇒ Het werken met grenswaarden is noodzakelijk omdat we enkel op die manier de echte knelpunten daadwerkelijk kunnen aanpakken (gelet op de beperkte capaciteit).

Als de meetwaarde van de V85 de vooropgestelde grenswaarde overschrijdt, zal worden overgegaan tot de volgende fase. Als de meetwaarde van de V85 de grenswaarde daarentegen NIET overschrijdt, zal de politie een evalueatie met bijhorende feedback opmaken. Hier dient te worden opgemerkt dat in de communicatie naar de burgers niet de waarde van de V85 wordt gecommuniceerd, maar dat het percentage snelheidsovertredingen volgens de gangbare norm wordt meegedeeld. Dit omdat de V85 een verkeerskundige term betreft en er in het korps wordt geopteerd om een open, duidelijke en verstaanbare communicatie te voeren.

⇒ Belangrijke opmerking: het percentage snelheidsovertredingen volgens de gangbare norm wordt inderdaad pas gerekend vanaf 10 km boven de snelheidsnorm. De gegevens die worden geregistreerd met het anoniem telapparaat (en ook met de andere meettoestellen) geven steeds de niet-gecorrigeerde snelheid weer. Wanneer er bijvoorbeeld flitscontroles zouden uitgevoerd worden, dan worden de snelheidswaarden ook gecorrigeerd. Dit is ook wettelijk bepaald.

De tweede stap betreft de opstelling van het snelheidsindicatiebord. Dit is een preventieve fase waarin de bestuurders worden gesensibiliseerd en er een mentaliteitswijziging wordt beoogd. In het kader van de behandeling van meldingen dient het snelheidsindicatiebord dus steeds visueel te worden opgesteld en wordt geen gesloten periode voorzien. Het bord wordt dus niet verdekt opgesteld, maar is zichtbaar voor alle bestuurders. Dit omdat het doel van deze maatregel een mentaliteitswijziging in het verkeersgedrag van de bestuurders vooropstelt en dit enkel kan gebeuren als de gereden snelheid ook effectief oplicht.

Het snelheidsindicatiebord wordt minimaal één week (en visueel) per rijrichting opgesteld om een representatief beeld te verkrijgen. Nadien gaat de politie over tot de softwarematige verwerking van de telgegevens en kan er op basis van deze resultaten een vervolgoptreden worden bepaald. Hierbij kan worden opgemerkt dat de politie slechts zal overgaan tot de volgende fase (= repressieve periode met flitswagen) wanneer de meetwaarde van de V85 de vooropgestelde grenswaarde heeft overschreden.

Als de waarde van de V85 van het snelheidsindicatiebord de vooropgestelde grenswaarde NIET heeft overschreden – en er dus een positieve evolutie valt waar te nemen - dan zal de politie een evaluatie met bijhorende feedback opmaken. Net als bij het telapparaat wordt bij de externe communicatie (= communicatie naar de bevolking) het percentage snelheidsovertredingen volgens de gangbare norm meegedeeld en betreft de waarde van de V85 dus louter een interne richtbaken. Om nadien te evalueren of de positieve evolutie zich heeft bestendig (= nazorg), zal het snelheidsindicatiebord na een periode van 3 tot 6 maanden nogmaals opgesteld worden in een gesloten (= objectief) en open (= preventief) fase.

De derde stap in de projectmatige werking naar aanleiding van meldingen over een overdreven snelheid betreft de inzet van de anonieme flitswagen. Er wordt overgegaan tot deze stap wanneer de resultaten van het snelheidsindicatiebord – in navolging van de resultaten van het telapparaat – geen (significante) positieve evolutie vertonen.

Concreet wordt de flitswagen - in het kader van de projectmatige werking - ingezet om op een repressieve wijze de gestelde snelheidsnorm te handhaven. Hierbij kan worden opgemerkt dat de repressieve snelheidscontroles opgesplitst moeten worden in drie afzonderlijke periodes:

1. Eerste controleperiode: Tijdens deze periode dienen minimaal 2 repressieve snelheidscontroles te worden uitgevoerd. Deze controles moeten worden uitgevoerd binnen de 3 weken na de preventieve periode.
2. Tussenperiode: Tijdens deze periode worden de snelheidsovertredingen administratief afgehandeld. Deze 'rustfase' van 2 weken moet gerespecteerd worden zodat de snelheidsovertreders de kans krijgen om hun verkeersgedrag te wijzigen na het ontvangen van respectievelijk de onmiddellijke inning of het proces-verbaal.
3. Tweede controleperiode: Tijdens deze tweede controleperiode dienen wederom minimaal 2 repressieve snelheidscontroles te worden uitgevoerd. Deze snelheidscontroles moeten worden uitgevoerd binnen de 3 weken na de tussenperiode.

Na uitvoering van deze repressieve snelheidscontroles met de anonieme flitswagen is het belangrijk om een evaluatie uit te voeren zodat het gevolg kan worden bepaald. Deze evaluatie wordt uitgevoerd door de politie en houdt in dat de resultaten van de eerste controleperiode vergeleken worden met de tweede controleperiode om na te gaan of de repressieve snelheidscontroles het gewenste effect verkrijgen.

Aangezien het aantal overtredingen zeer beperkt blijft (97,57% van de bestuurders begaat geen overtreding volgens de gangbare norm), werd de procedure voor de straat dan ook niet verder gezet. De conclusie uit het dossier (de snelheidslimiet wordt goed gerespecteerd) is nog altijd correct. In zitting van 2 maart 2020 heeft het college van burgemeester en schepenen beslist om in het kader van dit dossier een bewonersbevraging te doen om na te gaan of er bij de buurtbewoners een draagvlak gevonden kan worden op een zone 30 in te voeren in de Zilversparrenstraat.

Vraag 1189: Raadslid Pascal Ennaert (4/03/2020)

Herkenningssteken fietsenstalling station – vraag naar verduidelijking

Op mijn schriftelijke vraag van 10 februari jl. kreeg ik volgend antwoord op mijn suggestie voor herkenningstekens aan de fietsenstalling in het station:

“Het aanbrengen van herkenningstekens zal uitgevoerd worden maar zit momenteel nog in een studiefase. Zowel in de fietsenparking kant Centrum als kant Sint-Michiels wordt de mogelijkheid om dergelijke herkenningssignaletica te plaatsen in 2020 onderzocht.”

Ik zag ondertussen in het bulletin vragen en antwoorden dat collega-gemeenteraadslid Janos Braem hetzelfde voorstelde en volgend antwoord kreeg:

“De fietsenstallingen van het station vallen onder de bevoegdheid van de NMBS. We hebben hen al een paar keer gevraagd om de stallingen duidelijker aan te duiden, maar zonder gevolg. Dit moet namelijk op een nationaal niveau bekeken worden. Dit voorjaar willen we starten met een fietsparkeersysteem in de ondergrondse fietsenparkings van 't Zand om het gebruiksgemak voor de fietsers te verhogen. Eén van de doelstellingen van dit proefproject heeft ook als bedoeling om aan de NMBS te tonen dat dergelijke systemen werken en nuttig zijn.”

Graag verduidelijking:

- Welk antwoord is nu het juiste aangaande de fietsenstallingen aan het station? Wordt dit onderzocht, zoals aangekondigd in het antwoord dat aan mij werd bezorgd, of botst het stadsbestuur op een njet van de NMBS, zoals aangekondigd in het antwoord aan collega-raadslid Janos Braem?
- Hoe ver staat het met het geplande fietsparkeersysteem in de ondergrondse fietsenparkings van 't Zand? Wat houdt dit proefproject in en voor wanneer is de uitvoering voorzien?

Antwoord 1189:

Herkenningstekens fietsenstalling station – vraag naar verduidelijking

Aansluitend op ons antwoord van 28 februari 2020 kunnen wij het volgende melden.

We hebben nogmaals contact opgenomen met de bevoegde diensten van de NMBS. Blijkbaar is er ondertussen een verandering van visie gebeurd bij deze instanties waardoor ze nu toch werk willen maken van 'herkenningssignaletica' in de fietsenparkings van het station. Dit zit nog in een embryonale fase.

De overheidsopdracht voor het fietsparkeerverwijssysteem in de ondergrondse parkings van 't Zand is ondertussen goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen. De uiterste indiendatum voor de offertes is 31 maart 2020. Het is onze bedoeling om het systeem te laten werken ten laatste op 30 juni 2020. We zitten nu wel in een uitzonderlijke periode waardoor we geen vat hebben op onvoorziene omstandigheden.

Het parkeerverwijssysteem heeft als bedoeling dat de fietsers hun fiets sneller kunnen parkeren, maar ook terugvinden. Het is de visie dat er op een bepaalde manier (via leds, kleuren, per rij, per parkeerplaats, ...) digitaal aangegeven wordt hoeveel parkeerplaatsen er voor fietsen nog vrij zijn. Het aantal parkeerplaatsen moet idealiter ook bovengronds aangeduid worden. Als de ene parking vol staat, dan kan er doorverwezen worden naar de andere parking.

Dit systeem zou ons ook een permanente capaciteitsmeting geven en zicht op de parkeerduur van de fietsen. Het zou de handhaving van weesfietsen veel vereenvoudigen. Nu is dit een tijdrovende bezigheid die gepaard gaat met het voorzien van labels voor iedere fiets.

Vraag 1190: Raadslid Martine Bruggeman (4/03/2020)

Afsluiten van straten in de wijk Vijversdreef op Male: inspraak ??? Verkeerssituatie wijk Vijversdreef, Male

Reeds in de vorige legislatuur werden er snelheidsproblemen geconstateerd in bepaalde straten van de bosrijke wijk Vijversdreef. Ook het zwaar verkeer kon via de Maalse Steenweg, de Brierversweg en de Doornhut ongehinderd deze wijk in- en uitrijden. Een gevaarlijke situatie: in die omgeving wordt veel gefietst, zowel recreatief als woon-werk en schoolverkeer. Er zijn verschillende scholen in de buurt.

De putten naast de relatief smalle betonbanen zijn getuige van gevaarlijk rijgedrag: kruisende auto's rijden in de grasbermen, met een serieus niveauverschil tussen baan en graskant en diepe waterplassen als gevolg. Zo werd in november 2019 De Linde gedeeltelijk heraangelegd.

Herhaalde malen hebben wij gevraagd om de snelheid in deze residentiële wijk aan banden te leggen en het zwaar verkeer zoveel mogelijk uit die woonomgeving te bannen. Dat het Stadsbestuur daar iets wil aan doen is begrijpelijk, maar dan wel met inspraak van de belanghebbenden.

Gisteren lazen we in de pers een reeks onvoorstelbaar drastische maatregelen. Afsluiten van de straten, de mensen laten omrijden zodat alle verkeer via de Brieversweg, de Doornhut, De Linde of de Beukenlaan wordt geleid, verlegt enkel het probleem. Zes maanden om te evalueren is ook bijzonder lang.

Denkt u ook aan de zelfstandigen in de buurt ? Kinesie- en dokterspraktijken, schoonheidsinstituten, B&B's, apotheken, enz... zij zullen er de dupe van zijn.

In plaats van de straten af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer is er wellicht een mogelijkheid om in sommige straten éénrichtingsverkeer te bedenken of snelheidsremmers te plaatsen.

Werden deze nieuwe maatregelen wel afgetoetst aan de opportuniteiten van de bewoners van deze omgeving ? Naar we vernamen werd er helemaal niets afgesproken en helemaal geen motivering noch inspraak gegeven. De bewoners moesten dit lezen in de pers.

Graag een toelichting over deze situatie.

Antwoord 1190:

Verkeerssituatie wijk Vijversdreef, Male

Er werden in het verleden reeds maatregelen genomen in de Vijversdreefwijk om het zwaar en snelrijdend verkeer in de wijk in te perken. Zo geldt er sinds het voorjaar van 2014 een tonnagebeperking van 3,5 ton in de wijk (met uitzondering van landbouwvoertuigen). In 2015 werden ter hoogte van de Beukenlaan en Vuurkruisenlaan twee wegversmallingen aangebracht als maatregel tegen het snelrijdend verkeer. Uit de snelheidsprocedure van de politie bleek echter dat het snelheidsregime van 30 km/u nog altijd niet goed nageleefd wordt.

Bovenop de structurele snelheidsproblematiek kregen we te maken met aanhoudende klachten van bewoners van de Vijversdreef in verband met sluipverkeer. Daarom heeft het college van burgemeester en schepenen in zitting van 2 maart 2020 beslist om een proefproject van zes maanden uit te voeren vanaf 1 mei 2020 tot 31 oktober 2020.

Deze beslissing werd genomen vanuit een oprechte bezorgdheid om de verkeersleefbaarheid van de bewoners van deze wijk te verbeteren. De vele reacties van de buurtbewoners en lokale handelszaken doen ons echter beseffen dat de gekozen maatregelen ook onbedoelde neveneffecten hadden. Daarom heeft het college van burgemeester en schepenen in een speciale zitting beslist om de eerder genomen beslissing in te trekken en de opdracht te geven aan de stedelijke diensten om een nieuw voorstel uit te werken.

Dit nieuwe voorstel moet het zelfde resultaat hebben, namelijk het doorgaand verkeer zoveel als mogelijk weren uit de wijk, maar met minder harde gevolgen voor het bestemmingsverkeer. Voordat het college van burgemeester en schepenen een beslissing zal nemen over een eventuele nieuwe maatregel of maatregelen, zal hierover een bewonersbevraging gehouden worden.

Vraag 1191: Raadslid Hilde Decler (5/03/2020)

Webcam Zeebrugge

In de voormiddag zijn er op de zender EEN regelmatig beelden te zien van steden die daarvoor betalen. Met de stad Brugge betalen wij om Zeebrugge-bad op toeristisch vlak te promoten. In bijlage bezorg ik een foto van een TV scherm met een beeld van Zeebrugge-bad waaruit u kan afleiden dat, naast het strand, ook de haven te zien is. Volgens mij kunnen we meer bezoekers en vooral jeugd naar Zeebrugge-bad krijgen moesten we de camera (wellicht op het badengebouw?) naar de andere zijde van het strand en de Zeedijk laten filmen. In bijlage bezorg ik bv een foto van

enkele kitesurfers die dan te zien zijn. Ik nam ook een filmpje aan die zijde waar de dijk en de villa's te zien zijn. Mag ik u vragen te onderzoeken of, minstens tijdens de dag, aan de andere zijde kan gefilmd worden tot het maken van de tv beelden? De haven heeft vooral charme als het donker is omdat de verlichte haven die te zien is vanaf de Zeedijk wel mooi is.



Antwoord 1191:

Webcam Zeebrugge

De panoramacamera op het badengebouw biedt inderdaad een toegevoegde waarde voor de promotie van Zeebrugge op de binnenlandse markt. Als weersafhankelijke bestemming is het voor de kust en dus ook Zeebrugge belangrijk om in real time een juiste update te geven van het weer. Zoals bekend wijkt het weer aan de kust bij momenten af van het weerbeeld dat via de algemene nationale berichtgeving wordt verspreid. De samenwerking met Feratel en VRT laat ons toe om een combinatie van beelden, een promotekst en weersinformatie naar een groot publiek te verspreiden op ogenblikken dat ze de afweging maken om naar de kust af te reizen. De camera is dus niet gericht op het aantrekken van een specifieke doelgroep maar op de dagtoerist, voornamelijk gezinnen, die in familieverband een uitstap naar zee plant. In dit opzicht is het belangrijk om alle troeven van Zeebrugge uit te spelen. Daarom is de camera ingesteld op een draaibeweging van 180 graden zodat binnen het voorziene uitzendblok de dijk aan de linkerkant en rechterkant van het Badengebouw in beeld kan worden gebracht. Het tonen van de dijk tussen het Badengebouw en het Baron de Maereplein is belangrijk omdat daar overdag ook de meeste beweging is te zien. We vinden dit belangrijk om mee te geven. Dit brengt met zich mee dat ook de skyline van de haven in beeld komt. De nabijheid van de haven zien we als een troef en niet als een nadeel om ook dit stukje Zeebrugge onder de aandacht van bezoekers te brengen in combinatie met promotie voor de permanente attracties (Seafront, havenbezoeken,...) die er zich bevinden. In die optiek blijft de huidige camera instelling ons inziens best behouden zoals het is.

Vraag 1192: Raadslid Karel Scherpereel (6/03/2020)

Beurtelings parkeren A. De Roverestraat en Vossensteert fietsstraat

Heel wat inwoners van Antonis De Roverestraat smeken om het beurtelings parkeren in te voeren. Geen enkele brandweerwagen of ambulance kan in die straat rijden omdat er gewoon geen doorgang is door de geparkeerde auto's. Ook de vuilniswagen moet gevaarlijke en tijdverslindende manoeuvres uithalen om in die straat te rijden.

Is het niet mogelijk om spoedig in te gaan op de verzuchtingen van de bewoners?

Deze week kwam het bericht dat er opnieuw een fietsstraat in Assebroek gunstig werd geëvalueerd en blijvend is. Fietsers worden regelmatig in de Vossensteert aangereiden. Er sukkelde zelfs een dame, die bij mij haar beklag deed, meermaals op de grond waarbij de auto's gewoon doorreden. Is het niet mogelijk, vooraleer daar nog meer ongelukken gebeuren, een proefproject op te starten en van de Vossensteert een fietsstraat te maken?

Antwoord 1192:

Beurtelings parkeren A. De Rooverestraat en Vossensteert fietsstraat

Over de Antonis De Rooverestraat kunnen we de analyse over een smalle straat die aanleiding geeft tot een bemoeilijkte doorgang bijtreden. In het bijzonder als er in de nabijgelegen dansschool een activiteit is, kan de parkeerdruk hoog zijn en kan de doorgang moeilijk zijn. Het idee om beurtelings parkeren in te voeren als oplossing volgen we echter niet. Zoals elders in Brugge en Vlaanderen wordt immers teruggekomen op beurtelings parkeren omwille van het – voor de bewoners - omslachtige karakter om voertuigen bij de wissel van parkeerregime te verplaatsen. Een betere parkeerorganisatie kunnen we uiteraard wel bijtreden. In de geest van uw schriftelijke vraag zullen we dan ook een bewonersbevraging organiseren over het invoeren van een parkeerverbod aan (keuzemogelijkheid) hetzij de even hetzij de oneven huisnummers zijde.

Over de suggestie om van de Vossensteert een fietsstraat te maken, kunnen wij u meedelen dat de evaluatie door onze dienst Mobiliteit en de lokale politie negatief is. De evaluatie gebeurde aan de hand van het beleidskader "fietsinfrastructuur" die het college van burgemeester en schepenen in zitting van 9 maart 2020 goedgekeurde. In het bijzonder kunnen wij wijzen op de wegategorisering (lokale ontsluitingsweg van ontsluiting van deelgemeenten of woonkernen als op de aanwezigheid van openbaar vervoer). Tevens is het zo dat – expert judgement – het aantal fietsers ondergeschikt is aan het aantal gemotoriseerd verkeer (wat te verklaren is door de wegategorisering). Graag sluiten we af met een positieve eindnoot, immers zoals u weet kocht het stadsbestuur gronden aan t.h.v. het Veltembos. Aanleiding voor de vernieuwde onderhandelingen was o.m. de visie om fietsers die de verplaatsing Assebroek – Sint-Kruis maken een attractief alternatief te geven via deze gronden. Welnu deze aankoop is 30 jaar na de publicatie van de eerste fietsroutenetwerkkarta van Brugge eindelijk een feit.

Vraag 1193: Raadslid Annick Lambrecht (12/03/2020)

Verkeersveiligheid nieuwbouwproject 'Den Indruk' – opvolgingsvraag Paaltje site Den Indruk

In oktober vorig jaar stelde ik u een aantal vragen in verband met de verkeersveiligheid op de site van het nieuwbouwproject Den Indruk.

In uw antwoord stelde u dat de dienst openbaar domein een paaltje zou plaatsen om autobestuurders die vanuit de Gentpoortvest komen verder van de voordeuren van de bewoners te doen rijden. De ploeg werd echter 'verjaagd' door een bewoner waardoor er geen paaltje kon worden geplaatst. De dienst openbaar domein zou onderzoeken of er iets anders dan een paaltje kan geplaatst worden.

Vandaar mijn vraag:

1. Wat is nu de uitkomst? Wat zal er nu worden geplaatst om te verhinderen dat autobestuurders te dicht bij de voordeuren van de bewoners de site inrijden?
2. Voor wanneer is uitvoering voorzien?

Antwoord 1193:

Verkeersveiligheid nieuwbouwproject 'Den Indruk' – opvolgingsvraag

Paaltje site Den Indruk

Zoals we reeds in ons antwoord van 29 november 2019 op uw schriftelijke vraag van 15 oktober 2019 hebben uiteengezet hebben we reeds veel ingrepen gedaan in De Indruk.

Met betrekking tot het paaltje herhalen we alinea's uit ons vorige antwoord:

Gezien de structuur van de straten is het eenvoudigweg niet mogelijk om aan een zeer hoge snelheid door de wijk te rijden. Bij een van de plaatsbezoeken werd er wel onderzocht hoe we de bestuurders die vanuit de Gentpoortvest komen, verder van de voordeuren van de woningen kunnen doen rijden. Origineel was het voorstel om met een halve bol te werken zodat deze bestuurders een ruimere bocht moeten nemen. Dit vertraagt én creëert het beoogde effect dat ze verder van de voordeur rijden.

Na advies van de dienst Openbaar Domein werd er door het college van burgemeester en schepenen beslist om hier een paaltje te plaatsen wat hetzelfde effect zou hebben. Het paaltje was dus geen halfslachtige oplossing, maar een weloverwogen keuze. Het paaltje kon echter niet geplaatst worden omdat de ploeg werd verjaagd door een bewoner die niet akkoord was met deze oplossing. Er zal, desnoods onder politietoezicht, een nieuwe poging ondernomen worden.

In tegenstelling tot wat de bewoners beweren was er dus geen consensus, laat staan een officiële beslissing, om hier een brede verkeersdrempel te leggen.

Behalve het paaltje zijn alle, door het college van burgemeester en schepenen besliste, maatregelen uitgevoerd. In dit dossier werd er al enorm veel tijd en moeite gestoken door verschillende diensten bovendien in samenspraak met de bewoners. Behalve een subjectieve waarneming door de bewoners is er hier geen enkel probleem in verband met snelheid. Het is bovendien niet mogelijk, gezien de twee bochten van 90 graden, om hier overdreven snelheid te ontwikkelen. De dienst Openbaar Domein zal ondertussen nogmaals onderzoeken of er iets anders dan een paaltje kan geplaatst worden.

De dienst Openbaar Domein heeft dit intussen verder onderzocht. Via het kabinet van de burgemeester werd dit voorstel voorgelegd aan de bewoners. Dit was het originele voorstel dat gevraagd werd door de bewoners. Blijkbaar is er echter opnieuw iemand van oordeel dat dit niet enkel geen goede maatregel is, maar zelfs een 'gemakkelijkheidsoplossing'. Daarom werd dit nog niet uitgevoerd.

Er komt nog 1 overleg met de buurtbewoners en de burgemeester om tot een overeenstemming te komen. Het plannen van deze vergadering zal in deze tijden echter moeilijker zijn dan anders. Indien er geen vergelijk kan bekomen worden, zullen we hier als stad geen enkele maatregel meer invoeren.

Eén van de bewoners heeft een telraam hangen en uit deze gegevens blijkt dat er in twee weken 1.188 voertuigen door de straat gereden hebben, of gemiddeld 85 gemotoriseerde voertuigen per dag. Dit betekent dat er in een tijdspanne van 12 uur (tussen 8 uur en 20 uur) 7 wagens rijden per uur. Wellicht voor meer dan 50% bewoners.

Het probleem wordt aangepakt maar zoals uit de cijfergegevens blijkt, is dit geen topprioriteit.