

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang

nr. 33 – 22 september 2020

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

Vraag 1311: Raadslid Annick Lambrecht (1/07/2020)

Gevaarlijke situatie brug - Vaartdijkstraat

Nog steeds dwarsen fietsers vanuit de Vaartdijkstraat de Steenbruggebrug om ofwel het kanaal te vervolgen richting Moerbrugge ofwel zo naar Assebroek te rijden. Fietsers komende vanuit Moerbrugge dwarsen hier ook de brug indien ze richting station willen rijden. Om het kanaal te vervolgen bestaat er nochtans een aangeduid alternatief en dit in beide richtingen. Er werd ons gemeld dat dit een zeer gevaarlijke situatie is voor fietsers.

De suggestie luidt om een verbodsbord te plaatsen om te verhinderen dat de brug nog gedwarst wordt. De fietsers zouden dan verplicht worden de korte omleiding te volgen die voorzien is in beide richtingen. Richting stad zouden fietsers kunnen verplicht worden om te voet de brug te dwarsen en dan net over de brug tot aan het rondpunt voor Delhaize te fietsen om zo Assebroek te bereiken.

Graag had ik enkele vragen gesteld:

1. Is het stadsbestuur op de hoogte hiervan?
2. Is het stadsbestuur bereid deze suggestie uit te voeren zodat de aangeduide omleidingen worden gevolgd?

Antwoord 1311:

Gevaarlijke situatie Steenbruggebrug - Vaartdijkstraat

In de recentste zwarte punten-lijst van onze lokale politie dook dit kruispunt op als een gevaarlijk punt. De Dienst Mobiliteit had – dit in uitvoering van het engagement t.a.v. het SAVE-charter – daarom reeds het initiatief genomen om de ongevallen op dit kruispunt onder de loep te nemen. Dankzij data aangereikt door de lokale politie werden in concreto 20 ongevallen bestudeerd die de laatste 5 ½ jaar te betreuren vielen. Graag delen we met u de (eerste) resultaten van dit onderzoek.

Wordt er een reflectie gemaakt naar het type ongeval dan zien we dat "slechts" één van de ongevallen (weliswaar met een zwaargewond slachtoffer) toe te wijzen is aan de verkeerssituatie die u omschreef. Dit aantal kan mogelijk verrassen omdat deze beweging – zoals u ook stelt – onveilig aanvoelt. Dit cijfer illustreert andermaal de theorie van de risico homeostase die stelt dat een persoon in een onveilige situatie zijn/haar gedrag aanpast om zo het risico te compenseren. In

concreto is dit punt gekend voor haar moeilijke oversteekbeweging waardoor 1° slechts weinig fietsers deze oversteek maken en 2° de weinige fietsers dit extra voorzichtig doen.

Er wordt ingezoomd op de andere type ongevallen die dit kruispunt kenmerken:

- 5 ongevallen (met 3 lichtgewonden) waarbij een rechtsafslaand voertuig (N50 komend van Brugge rijdend naar Vaartdijkstraat) een fietser op het fietspad / de aanvang van de fietsoversteek aanrijdt
- 4 ongevallen (met 3 lichtgewonden en 1 zwaargewonde) waarbij een fietser rijdend op het dubbelrichtingsfietspad (maar in tegenrichting ten aanzien van de rijrichting van het aanpalend autorijvak) op de fietsoversteek wordt aangereden door een in de Vaartdijkstraat in- of uitrijdend voertuig.

Merk op dat dit een fietser is die de geëigende route volgt die u ook bepleit. Of hoe dit bovenal het risico aantoonst van een dubbelrichtingsfietspad/fietsoversteek in een complexe – drukke verkeersomgeving (cfr. uw eerdere interpellatie).

- 2 ongevallen (met 2 lichtgewonden) waarbij een fietser rijdend op het dubbelrichtingsfietspad (en dit in meerichting) op de fietsoversteek wordt aangereden door een in de Vaartdijkstraat in- of uitrijdend voertuig
- 6 ongevallen met auto-auto, dit enigszins eigen aan een complex kruispunt met hoge verkeersintensiteiten waar kop-staart en manoeuvre-ongevallen moeilijk uit te sluiten zijn
- 1 ongeval met een voertuig dat laattijdig remt waardoor een slagboom van de brug terecht komt in de voorruit
- 1 ongeval met een onbesuisd rijdende bestuurder (die naderhand vluchtmisdrijf pleegt) waardoor 2 fietsers abrupt remmen en slippen waardoor de fietsers lichtgewond raken.

Als we een reflectie maken naar mogelijke oplossingen dan is ontegensprekelijk te concluderen dat de nieuwe brug van Steenbrugge de meest structurele oplossing zal bieden. Fietsers zullen ongelijkvloers kruisen (onder de hoge brug) binnen een door verkeerslichten geregeld kruispunt.

De vraag kan gesteld worden of er quick wins op korte termijn mogelijk zijn. In reflectie tot uw suggestie begrijpen we de opzet. Zoals u uit hogere ongeval analyse kan afleiden zou een oplossing voor een ten dele subjectieve / ten dele objectieve onveilige situatie vervangen kunnen worden door een objectieve onveilige situatie t.h.v. de dubbelrichtingsfietsoversteek. En plus kan de vraag gesteld worden of een bord wel afdoende daadkracht heeft.

Gelet op de vaststelling dat de rechtsafslaande beweging (komend van de Baron Ruzettelaan naar de Vaartdijkstraat) een risico inhoudt, zijn we in overleg met De Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer om de buitenste rand van de fietspadbelijning (grenzend aan de N50) te vervangen door een ribbelmarkering wat extra attenderend zal werken.

Vraag 1312: Raadslid Annick Lambrecht (3/08/2020)

Missing links Lissewege/Zwankendamme

Onlangs kreeg ik van Vlaams minister van Mobiliteit Peeters een antwoord op mijn vraag in verband met de missing links in Lissewege/Zwankendamme waarbij zij het volgende schrijft, ik citeer:

"Daarom wil ik, in overleg met het stadsbestuur van Brugge, nu eerst inzetten op de projecten van het regeerakkoord".

Ik heb volgende vraag:

1. Welke projecten van het regeerakkoord bedoelt Minister Peeters in overleg met Stad Brugge? Graag een opsomming.

Antwoord 1312:

Missing links Lissewege-Zwankendamme

Via dit antwoord geven we een beknopt overzicht van dossiers waarbij we in Vlaanderen een goede partner vinden.

In het Vlaams Regeerakkoord wordt letterlijk verwezen naar de realisatie van de nieuwe Steenbrugge-brug (de brug en bijhorend o.m. de bochtaanpassing op het kanaal alsook de vlakke fietsers- en voetgangersbrug). Het spreekt voor zich dat dit een prioritaire opgave is die het stadsbestuur ook onderschrijft.

Aansluitend kunnen we ook wijzen op de – dit ook als Minder Hinder-maatregel onderschreven – actie om een fietsverbinding te realiseren tussen Vaartdijkstraat en Sint-Michielsestraat. Zoals u weet, cfr. het gemeenteraadsdossier, neemt het stadsbestuur hier de lead naar studiewerk maar kijken we uiteraard naar Vlaanderen (en de provincie – cfr Fietsfonds) voor de subsidiëring.

Aansluitend zijn er nog meerdere dossiers waarbij we kunnen rekenen op de steun van De Vlaamse Waterweg. Het betreft kleinere dossiers (zoals de renovatie Bombardier-fietsbrug en de IJspuutvoetgangersbrug) tot grotere dossiers (zoals renovatie Dampoortsluis-complex en de binnenkort op te starten studie over de Kruispoort).

Ook met stip in het Vlaams Regeerakkoord is de realisatie van de nieuwe zeesluis en aansluitend de realisatie van de Nx. Het betreft een investering die ruim 1 miljard EUR bedraagt en die van vitaal belang is voor de bereikbaarheid van de Zeebrugse haven. Bovendien zal dankzij Nx en de bijkomende flankerende maatregelen waartoe de Vlaamse overheid zich reeds engageerde ook de leefbaarheid van Zeebrugge niet uit het oog verloren worden.

Een andere prioriteit, die het stadsbestuur Brugge onderschrijft, is de uitvoering van de Toekomstvisie R30. Al dienen we hier pragmatisch te zijn, want in budgettaire krappe tijden zou een "catch all"-investering een utopie zijn. Ingegeven vanuit een reflectie naar verkeersveiligheid (aanwezigheid van 2 zwarte punten), en dit ook als oplossing voor de fiets-flessenhals aan het station, wordt prioriteit gegeven aan de landschapsbrug aan het station. Ook dit dossier zit op kruissnelheid.

Er zijn ook al gesprekken gestart met Minister Peeters en haar administratie voor de aanpak van het zwart punt Bloedput. Het is de ambitie om deze studie aansluitend op te starten.

Inzake AWV kunnen we ook wijzen op diverse dossiers naar onderhoud – beheer. Zo kunnen we niet-illustratief wijzen op het onderhoud N31 (10 miljoen EUR), het onderhoud Torhoutse Steenweg (met ook heraanleg fietspad) t.h.v. de Tillegemwijk, ...

Ook vermeld in het Vlaams Regeerakkoord is de realisatie van de fietssnelwegen. In casu Brugge geven we prioriteit aan de realisatie van de F31 – fietssnelweg Brugge – Zeebrugge – alsook de F34 – kustfietssnelweg Zeebrugge – Oostende. Ook hier zitten we op kruissnelheid met meerdere studies die lopend zijn en waarover we binnenkort de vertaalslag naar de omgevingsvergunning en richting uitvoering kunnen doen. Aan te stippen is ook de F311 waar AWV het voortouw nam voor de realisatie van de Ramskapellebruggen, wat een cruciale schakel zal vormen binnen ons Masterplan Fiets voor de Zeehaven en Omgeving.

Graag merken we in de marge op dat binnen de studie westelijke tangent F31 we ook nog een mogelijke synergie met het Hollands Complex onderzoeken (cfr. studiebestek goedgekeurd op de gemeenteraad). Het is wel zo dat we voor die tangent niet willen wachten op dat Hollands complex vandaar dat in het studiebestek over een 'no regret'-strategie werd gesproken.

Vervolgens, eveneens vermeld in het Vlaams Regeerakkoord en ook volmondig onderschreven door het stadsbestuur Brugge, is er uiteraard de aanpak van de zwarte punten. Op het berek in mei gaven we u en het berek een omstandige duiding van dit actieplan en kon u vaststellen dat voor 19 zwarte punten acties lopende zijn i.k.v. een verkeersveiliger Brugge. Het stadsbestuur Brugge is Minister Peeters en haar administraties AWV en MOW hier uitermate erkentelijk voor.

Aansluitend zijn er nog meerdere andere dossiers waar we in de Vlaamse overheid een goede partner vinden:

- de haalbaarheidsstudie fietsbrug tussen Gentpoort en Kruispoort, trekker: De Vlaamse Waterweg, een studie die we hopelijk eind 2021 kunnen afronden
- de haalbaarheidsstudie fietsbrug Zandstraat, trekker: stad Brugge, een studie die recent werd aanbesteed aan studiebureau Evolta
- talrijke PCV-dossiers waar we dankzij punctuele ingrepen op gewestwegen belangrijke stappen zetten in functie van een betere oversteekbaarheid, verkeersveilige inrichting, e.d.m.

Tot slot is er ook de implementatie van het decreet basisbereikbaarheid. Voor Brugge betekent dit een, langverwacht, nieuw busplan voor de binnenstad en de deelgemeentes alsook de komst van kleine compacte en elektrische voertuigen voor de bediening van de historische binnenstad. Ook zijn we in dialoog over een regionaal mobiliteitsplan waarbij het onze verwachting is dat we ook hier in Minister Peeters en haar administratie een goede partner vinden inzake mobipunten, bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, ...

Zelfs in budgettaire moeilijke tijden kunnen we rekenen op de Vlaamse overheid om een ambitieus mobiliteitsbeleid te voeren.

Vraag 1313: Raadslid Karin Robert (9/08/2020)

Steevenspark - Assebroek, Brugge: afval en aanpak

De gronden einde Zandtiende Assebroek, Brugge werden onlangs aangekocht om er een nieuw park aan te leggen en als uitbreiding van het stedelijk domein Veltem aan het Interbad.

De stad wil de ontoegankelijke gronden omvormen tot een park met boomhaarden en zitbanken. Het park zal ook toegankelijk zijn voor mindervaliden, het Steevenspark. Een nieuwe fietsdoorsteek zal zeker een meerwaarde zijn.

Er staan al picknicktafels op de gronden. Mooi.

Maar...adhv bijgevoegde foto's kan men de noodzaak zien van het plaatsen van afvalbakken, peukenzuilen en verwijzingen ernaartoe met een oproep om ook hier eigen afval, sigarettenpeuken gewoon op te ruimen zodat iedereen kan genieten van een mooi park.

Bewoners van Zandtiende vragen zich af wie het afval opruimt straks naast hun deur?

Mijn vragen hierbij:

- Kan stad Brugge in de nodige afvalbakken en peukenzuilen voorzien voor bezoekers van het Steevenspark?
- Kan stad Brugge er de nodige sensibiliseringsborden plaatsen?
- Kan stad Brugge er toezicht houden? Bv. via stadswachten.



Antwoord 1313:

Steevenspark: aanpak afval

Plaatsing van afvalbakken is voorzien. In afwachting werd het zwerfvuil op regelmatige basis verwijderd.

Netheid en eventuele overlast worden opgevolgd door Openbaar Domein en de gemeenschapswachten.