

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

24ste jaargang  
nr. 32 – 17 september 2019

---

**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 1020: Raadslid Annick Lambrecht (5/07/2019)

### Foutparkeerders Singel

Er bereiken ons klachten over bezoekers aan onze stad die de mooie dreef langs de Singel in Sint-Andries, richting de fietsbrug aan het station, gebruiken als 'randparking', hoewel er daar een parkeerverbod geldt.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

Strookt deze vaststelling van de bewoners met deze van de politie? Is men op de hoogte van deze problematiek?

Indien het klopt: welke maatregelen zullen genomen worden om het foutparkeren te verhinderen?

### **Antwoord 1020:**

### Foutparkeerders Singel

Deze vraag heeft de verkeerspolitie in het verleden reeds meerdere malen bereikt. De resultaten waren echter nooit in verhouding met de klacht, waardoor het weer snel in de reguliere werking werd opgenomen en het toezicht niet langer als prioritair geldt.

Van begin 2018 tot nu werden amper 10 inbreuken vastgesteld (in de Buiten Boeverievest). Het 'fenomeen' doet zich vooral voor in de weekends en tijdens evenementen in de binnenstad.

Infrastructurele maatregelen, zoals het plaatsen van paaltjes, werden niet op gejuich onthaald door de mensen van de Groendienst.

De politie stelt voor dat de klagers hen in 'real time' contacteren, zodat zij kunnen optreden wanneer het probleem zich stelt.

## Vraag 1021: Raadslid An Braem (27/08/2019)

## **Zeebrugse Nachtkijkers**

Op Instagram is er sinds enige tijd een groep actief die de "Zeebrugse nachtkijkers" noemt. Het doel is om samen de buurt in het oog te houden en problemen eerst aan de politie en dan aan de leden te melden.

Bent u op de hoogte van deze groep?

Hoe is de samenwerking met de politie? Zijn er concrete werkafspraken tussen de groep en de politie? Kunnen zij op steun rekenen?

Hoeveel klachten van regio Zeebrugge kwamen er in 2019 reeds binnen bij de politie?

## **Antwoord 1021:**

### **Zeebrugse nachtkijkers**

Het bestaan van de WhatsApp-groep "De Zeebrugse Nachtkijkers" is gekend bij de lokale politie Brugge. Een Instagram-groep is bij de politie niet gekend en werd niet teruggevonden. Voor zover we weten is er dus geen openbaarheid aan deze groep en blijft verspreiding van berichten beperkt tot de leden die door beheerders toegelaten worden tot de groep. Het is een initiatief van een aantal mensen uit het Zeebrugse die in de marge van de Facebookgroepen "Onleefbaar Zeebrugge" en "Zeebrugge zinkt" via WhatsApp nog korter op de bal willen spelen om in het kader van de problematiek van transmigranten actie te ondernemen. Momenteel zijn 41 deelnemers aangesloten bij de groep. Een aantal onder hen heeft ook de intentie om op het terrein een oogje in het zeil te houden onder de vorm van burgerpatrouilles. Binnenkort is een eerste overleg met de initiatiefnemers gepland.

Sedert een aantal jaar bestaat er in Zeebrugge een geofficialiseerd buurtinformatienetwerk (BIN) waarmee de lokale politie contacten onderhoudt. Dit BIN werkt volgens de principes die vastgelegd zijn in de omzendbrief van de Minister van Binnenlandse Zaken in verband met de BIN's in België. In dit BIN worden dringende zaken via WhatsApp en minder dringende en sensibiliserende berichten via e-mail verstuurd naar de leden die hierbij aangesloten zijn. Het spreekt voor zich dat de lokale politie de kaart kiest om via dit medium te communiceren met de inwoners van Zeebrugge. Meldingen van de leden worden dan ook in eerste instantie door de politie bestudeerd en gecontroleerd voordat ze in dit BIN geplaatst worden.

Tijdens het geplande overleg met de initiatiefnemers van de "Zeebrugse Nachtkijkers" zal de BIN-samenwerking verduidelijkt worden en gesuggereerd worden dat ze zich beter kunnen aansluiten op het BIN van Zeebrugge. In ieder geval zal hen er duidelijk op gewezen worden dat de taak van de burgers er zich louter dient toe te beperken om waakzaam te zijn, en alle verdachte zaken onmiddellijk te melden aan de politie. Er zal duidelijk gemaakt worden dat het absoluut niet de bedoeling is dat men, bij verdachte situaties, op eigen initiatief tussenkomt zonder de politiediensten te verwittigen.

Dit jaar werden er 129 interventies aangemaakt door de lokale politie m.b.t. transmigratie (toegang/verblijf vreemdelingen) en dit specifiek op het werkgebied van de lokale politie. 44 van die interventies resulteerden in een proces-verbaal.

<b>Vraag 1022: Raadslid Pieter Marechal (2/09/2019)</b>
---

### **Stand van zaken stadiondossier**

Club Brugge heeft zich kunnen plaatsen voor de groepsfase van de Champions League. Een aantal topploegen komen zo naar Brugge. Nog maar eens is duidelijk dat het Jan Breydelstadion voor Club Brugge te klein geworden is. De vraag naar tickets zal hoger liggen dan het aanbod.

Mijn vraag is dan ook hoe het staat met het nieuwe stadion dossier. Kan ik een stand van zaken krijgen, aub?

## **Antwoord 1022:**

### **Stand van zaken stadion dossier**

De stand van zaken van het stadion dossier is het voorbije jaar niet gewijzigd. Op 15 september 2017 stelde de Vlaamse regering het noodzakelijke gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) definitief vast. Deze definitieve vaststelling werd op 20 november 2017 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Tot januari 2018 kon men dan beroep aantekenen tegen de beslissing van de Vlaamse regering, wat helaas ook gebeurde... Sindsdien is het wachten op een arrest van de Raad van State.

In tussentijd vonden, sinds de aanvang van deze legislatuur al verkennende gesprekken plaats met alle betrokken partijen, maar daaruit bleek dat het water te diep is en dat bepaalde partijen, zoals vzw Groen, hun bezwaarschrift tegen het GRUP absoluut niet willen intrekken. Dus dan heeft verder onderhandelen weinig zin. Want als niet iedereen zijn bezwaarschrift intrekt dan blijft de procedure voor de Raad van State hangende en wijzigt er in essentie procedureel dus niets.

De realiteit is dus dat we, sinds de belangrijke en positieve beslissing van de Vlaamse regering, al 2 jaar enkel kunnen wachten. We hebben op vandaag nog geen enkel concreet vooruitzicht op een arrest. We hebben al meermaals gepolst, maar er kan vanuit de Raad van State geen uitsluitel gegeven worden over een realistisch termijn. De essentie is natuurlijk dat dit dossier zonder uitspraak van de Raad van State gewoonweg niet kan verdergezet worden.

We willen er nog even op wijzen dat we vanuit Stad Brugge, op 20 augustus een brief schreven aan de formateur en de 3 partijvoorzitters van de Zweedse coalitie. In het kader van de regeringsonderhandelingen hebben we vanuit Stad Brugge nogmaals expliciet gewezen op de urgentie van het stadion dossier van Club Brugge en formeel aangedrongen op een oplossing voor dit belangrijk dossier dat onze stad nu al 13 jaar bezig houdt.

## **Vraag 1023: Raadslid Annick Lambrecht (3/09/2019)**

### **Afsluiting overweg Grote Moerstraat- Hogeweg**

Infrabel is van plan om de komende jaren meer dan 100 overwegen af te schaffen. De overweg aan de Grote Moerstraat/ Hogeweg in Sint-Andries maakt daar deel van uit. Dagelijks komen hier heel wat fietsers en wandelaars voorbij. Het gaat vooral om buurtbewoners, meer bepaald van de twee grote verkavelingen: Grote Moerstraat (Messem) en Hogeweg. Het afschaffen van een overweg heeft een grote invloed op de lokale mobiliteit, vooral dan voor de zachte weggebruikers. Fietsers en voetgangers moeten een omweg maken langs autowegen die meestal niet geschikt zijn voor de zwakke weggebruiker. De overweg afschaffen op bepaalde plaatsen maakt het verkeer dus niet veiliger, integendeel.

Mijn vragen:

1) Wanneer zal de overweg Grote Moerstraat- Hogeweg definitief sluiten?

2) Kan de sluiting nog vermeden worden? Heeft het stadsbestuur gebruik gemaakt van zijn inspraakrecht?

Heeft de stad bezwaar aangetekend of intenties om dat nog te doen?

3) Wat is het alternatief voor fietsers en voetgangers bij de sluiting van de overweg?

4) Is er gedacht aan een fietstunnel? Brugje?

## **Antwoord 1023:**

### **Afsluiting overweg Grote Moerstraat - Hogeweg**

Het afschaffen van overwegen, of correcter – dixit Infrabel – het vervangen van overwegen, is primordiaal ingegeven in functie van het nastreven van een hogere (verkeers)veiligheid. Dit is vanzelfsprekend een doelstelling die het stadsbestuur kan onderschrijven waarbij we ook wensen te waken over facetten als onder meer de impact op het verkeersnetwerk en aldus de bereikbaarheid van woningen – bedrijven (in bijzonder hoeves en hun omliggende gronden) en de inpassing binnen een toeristisch-recreatief netwerk. Ook Infrabel is uiteraard niet blind voor dergelijk verbreed verhaal en streeft steeds naar een doordachte oplossing. Het is voor Infrabel bij elke studie immers de bedoeling om niet te focussen op overweg per overweg, maar wel om een gebied te bekijken dat verkeerskundig met elkaar verbonden is.

Het is vanuit die optiek dat er een studie is opgestart over de grondgebieden van Brugge en Jabbeke samen. Infrabel drukte al expliciet haar doelstelling uit dat zij haar schouders wenst te zetten onder een doordachte ontsluiting van het gebied dat functioneel afgestemd is op de noden van dit gebied. In concreto vertaalt Infrabel dit in een vroegtijdig betrekken van lokale besturen bij de visievorming op het vervangen van de gelijkvloerse kruisingen waarbij desgevallend ook alternatieven zoals een omleiding of een ongelijkvloerse kruising (type tunnel of brug) in overweging kunnen genomen worden.

Infrabel heeft vanuit hogere filosofie ook al vorig jaar het stadsbestuur Brugge (en buur gemeentebestuur Jabbeke) gecontacteerd i.f.v. het bestuderen van de overwegen op de lijn Brugge – Oostende. Of er sprake is van een afschaffing (zonder alternatief) van de overweg Grote Moerstraat – Hogeweg is in deze nog te bestuderen.

Wat deze studie betreft kunnen we meedelen dat deze juist (zomer 2019) is aangevat (het eerste contact in zomer 2018 was puur een eerste kennisgeving van de intentie tot bestuderen). Een studiebureau werd aangesteld en in samenspraak met de dienst Mobiliteit werd een telcampagne georganiseerd. Zo zal zicht gekregen worden op het gebruik van de overweg. Naast gemotoriseerd verkeer (en in bijzonder tractoren, cfr. agrarische bedrijfsvoeringen) zal hierbij ook ingezoomd worden op het fietsverkeer.

Vanuit deze studie en ander studienetwerk (het stadsbestuur vroeg tevens specifieke aandacht voor de bereikbaarheid van landbouwgronden), zal dan de reflectie gemaakt worden wat met welke overweg dient te gebeuren en/of er flankerende maatregelen dienen te gebeuren.

In reflectie tot uw vragen kunnen we dan ook volgend meegeven :

1) Wanneer zal de overweg Grote Moerstraat- Hogeweg definitief sluiten?

Dit is nog voorbarig, "meten is weten" en pas na de studiefase zullen we op deze vraag kunnen antwoorden .

2) Kan de sluiting nog vermeden worden? Heeft het stadsbestuur gebruik gemaakt van zijn inspraakrecht?

Of er sprake is van een sluiten zonder dan wel met alternatief is dé onderzoeksvraag. Infrabel heeft het stadsbestuur Brugge vroegtijdig gecontacteerd en vanuit het stadsbestuur volgen o.m. de dienst Mobiliteit, de dienst Ondernemen en de cluster Openbaar Domein dit van zeer nabij op.

3) Heeft de stad bezwaar aangetekend of intenties om dat nog te doen?

Zie vraag 2.

4) Wat is het alternatief voor fietsers en voetgangers bij de sluiting van de overweg?

Zie vraag 1.

5) Is er gedacht aan een fietstunnel? Brugje?

Zie vorige vragen.

Afrondend wensen we op te merken dat de lijn 50 A ook wel bestempeld wordt als de "koninginnelijn" van Infrabel. Deze lijn is anno 2019 reeds overwegvrij tussen Leuven en Brugge (op een overweg in Hansbeke na).

## **Vraag 1024: Raadslid Annick Lambrecht (3/09/2019)**

### **Fietsongevallen Brugge**

De Universiteit Gent nam onlangs het verkeer in de stad Antwerpen onder de loep. Verrassende conclusie van het onderzoek is dat het risico op ongevallen net kleiner wordt als er meer fietsers in het straatbeeld verschijnen. "Safety by numbers", zo omschrijven onderzoekers het effect: hoe meer fietsers, hoe zichtbaarder ze worden en hoe meer automobilisten hun rijgedrag aanpassen.

Mijn vragen:

1) Is er ook zo'n verband merkbaar in Brugge?

2) Bestaan er cijfers over (de evolutie van) het aantal fietsers in Brugge?

### **Antwoord 1024:**

#### **Fietsongevallen Brugge**

De studie waar u naar verwijst is gevat in het artikel "Integrating Spatial and Temporal Approaches for Explaining Bicycle Crashes in High-Risk Areas in Antwerp (Belgium)" (Sustainability, 2019).

#### ***Een nuance bij de analyse "safety by numbers"***

De stelling dat "safety by numbers" een conclusie van het onderzoek is dient o.i. genuanceerd te worden. Laat ons toe de frase te citeren waar u naar verwijst :

*[T]he results reveal that bicycle flows were not significant in aggravating the risk of bicycle crashes in the city of Antwerp. This may be attributable to the concept of "safety in numbers" and is especially suitable for reported crashes (major and fatal injuries). Such a result may be caused by the effect of "risk compensation". A possible explanation for this phenomenon is that motorists may drive more carefully when they see groups of cyclists, implying that group cycling may change driving behaviour.*

Deze theorie, in de sociale verkeerskunde gekend als de theorie van de risico homeostase, is ons uiteraard bekend en ligt mee aan de grondslag van het concept "shared space" dat we in de binnenstad introduceerden in o.m. Geldmuntstraat en Noordzandstraat en dat we binnenkort ook in (delen van) de Katelijnestraat toepassen. Door het verwijderen van voetpaden en een gelijkvloers uniforme straatbekleding verliest de auto(bestuurder) zijn spreekwoordelijk territorium en wordt het signaal gegeven dat de auto duidelijk te gast is wat de bestuurder aanzet (ter compensatie van het gepercipieerde veiligheidsrisico dat voetgangers en fietsers steeds onverwacht kunnen opduiken) om de snelheid te minderen.

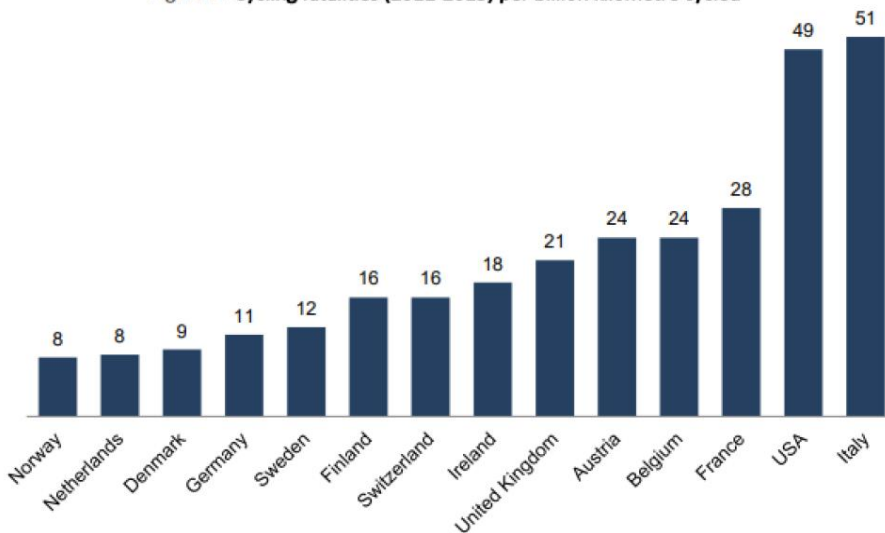
Of de theorie van de risico homeostase gelinkt kan worden aan het concept safety by numbers, dient voorzichtig gesteld te worden wat het artikel duidelijk doet door de voorzichtige formulering "may" – "possible" - ... Ons inziens is dergelijke nuance terecht en zelfs noodzakelijk.

Laat ons een andere bron citeren, nl. het Vias Institute (het vroegere BIVV) dat in haar Themadossier Verkeersveiligheid nr. 2 Fietsen (2018) volgende reflectie maakt :

*Voordat ondubbelzinnig vastgesteld kan worden dat het Safety in Numbers-effect (mede) het gevolg is van gedragsadaptatie doordat men geleerd heeft met elkaar om te gaan, is meer onderzoek nodig. Zelfs als de positieve gevolgen van gewenning (doordat men veel met elkaar te maken heeft) groter zijn dan de negatieve gevolgen, kan met het SiN-effect nooit de relatieve verkeersveiligheid in landen waar veel wordt gefietst, volledig verklaard worden. Meer fietsers in een land betekent immers ook altijd meer en veiligere infrastructuur voor fietsers, zoals vrijliggende fietspaden (Wegman, et al., 2012). In België is ondanks dat er veel gefietst wordt, het risico per afgelegde kilometer toch relatief hoog (Martenssen & Nuyttens, 2009). Landen waarin er evenveel gefietst wordt als in België (bijvoorbeeld Duitsland of Zweden) hebben een lager risico.*

Ter illustratie voegen we hierbij een grafiek die Vias Institute ook toevoegde

Figure 2. Cycling fatalities (2011-2015) per billion kilometre cycled



Exposure data: Austria (2014), Belgium (2009), Denmark (2013), Finland (2011), France (2008), Germany (2011-2014), Ireland (2012-2014), Italy (2011-2015), Netherlands (2011-2015), Norway (2014), Sweden (2014), Switzerland (2011-2015), United Kingdom (2011-2015), USA (2009)

Deze nuance wordt overigens ook in het onderzoek van UGent bevestigd, immers in het onderzoek naar ongevallen, werd vertrokken vanuit internationaal onderzoek dat onomstotelijk aanwees dat aan de grond van een ongeval in de regel een combinatie van factoren ligt waarbij de menselijke factor (verstrooidheid, onervarenheid, foutieve inschatting, ...) de belangrijkste is. Ook omgevingsfactoren (in bijzonder infrastructuur, maar ook weersomstandigheden, tijdstip van de dag, ...) en voertuigfactoren kunnen uiteraard een rol spelen. Het onderzoek van UGent illustreert dit op een zeer krachtige wijze dankzij een analyse van maar liefst 33 risicofactoren in de 4.120 geanalyseerde ongevallen.

### **Een toelichting bij de analyse van ongevallen in Brugge (en Vlaanderen)**

Graag merken we op dat hogere analyse treffend de SAVE 2.0-methodiek illustreert waarmee Brugge pionierde. Of om onze dienst Mobiliteit te citeren op de uitwisselingsdag van de Ouders voor Verongelukte Kinderen vzw begin 2019 in Leuven ; "Etiketten plaats je op flessen, niet op ongevallen. Zoals ook het onderzoek van UGent aantoonde, is elk ongeval een specifiek onderzoek waard. Zo leerden we dankzij de SAVE 2.0-methodiek o.m. dat een dode hoek-ongeval meer is dan "het niet zien van een fietser door een vrachtwagen". De oorzaak-gevolg-relatie onderzoeken is dan ook primordiaal om tot goede oplossingen te komen".

Wil dit nu zeggen dat we elk ongeval ook zullen bestuderen ? Dit zou niet realistisch zijn, al was het maar omdat we hier niet de capaciteit voor hebben noch bij onze dienst Mobiliteit noch bij de lokale politie. Maar dit gegeven verandert uiteraard niks aan ons engagement, integendeel zelfs. Zoals ook de studie van UGent treffend bewees zijn er concentraties ("aggregate" – "zone hot spot") vast te stellen. Dit is geen verrassende conclusie want deze vaststelling ligt aan de oorsprong van de Nederlandse methodiek "Aanpak Verkeersongevallen-concentratiepunten" (AVOC) die de inspiratie was voor het Vlaamse actieprogramma "zwarte punten". In het kader van het SAVE-charter bestudeert ook Brugge deze AVOC-scores en focussen we onze aandacht op een systematische aanpak van deze zwarte punten. "We" is in dit geval stad Brugge en de Vlaamse overheid met wie we de afgelopen tijd hard gewerkt hebben aan het wegwerken van zwarte punten. Denk hierbij niet aan dé grote infrastructurele ingrepen zoals we zagen op de N31, ooit één resem zwarte punten, maar denk hierbij bovenal aan quick wins zoals een meer conflictvrije kruispuntregeling of kleine infrastructurele ingrepen die ingrijpen op wat we bestempelen als dominante ongevaltypes op zo'n zwart punt.

Laat me toe dit fiets-gewijs te illustreren met de aanpak van het zwart punt Bloedput. Dé oplossing via een ongelijkvloerse kruising, cfr. Toekomstvisie R30, mag dan nog niet voor morgen zijn omwille van o.m. budgettaire redenen, de analyse van ongevallen bewees dat hier o.m. een dominant ongevaltype was met fiets-fiets-ongevallen. Wat bleek uit de analyse van de processen verbaal ? Er bestond een dode hoek op de kruising van het fietspad langsheen de R30 en de fietsdoorsteek komende uit de Pater Damiaanstraat. Of hoe de oplossing, een omleggen van de fietsdoorsteek, al snel voor zich sprak.

Samengevat, de conclusie van het onderzoek UGent én van de SAVE 2.0-methodiek is "meten is weten" als de basis voor doordachte oplossingen.

### **Een zoom op de fietsongevallen in Brugge**

Laat ons toe om vervolgens, na deze omvangrijke introductie, in te zoomen op uw specifieke vragen. Brugge is zoals u weet dé fietsstad van Vlaanderen, echter als het gaat over het aantal verkeersslachtoffers (doden en zwaargewonden) staan we – dixit de Vlaamse Stadsmonitor – jammer genoeg ook op één.

Gemiddeld jaarlijks aantal verkeersslachtoffers bij voetgangers en fietsers, van 2005-2007 tot 2014-2016, per 10.000 inwoners.

	Voetgangers				Fietsers			
	2005-2007	2008-2010	2011-2013	2014-2016	2005-2007	2008-2010	2011-2013	2014-2016
Antwerpen	1,7	1,6	1,5	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2
Gent	1,1	1,4	1,3	1,1	1,5	1,4	2,4	1,9
Aalst	0,8	0,4	0,5	0,3	0,8	0,8	0,9	1,3
Brugge	0,9	1,0	0,8	0,6	1,7	1,6	2,0	2,7
Genk	0,2	0,5	1,2	1,2	0,7	1,0	1,1	1,1
Hasselt	0,9	0,7	1,3	0,9	1,7	1,8	1,5	2,1
Kortrijk	1,1	1,2	1,0	0,8	1,9	2,5	1,7	2,1
Leuven	1,1	0,9	1,1	0,6	1,5	1,6	2,3	1,6
Mechelen	1,1	1,5	1,3	1,0	2,1	1,5	1,8	1,8
Oostende	1,2	1,1	0,6	0,8	1,0	1,1	1,0	1,6
Roeselare	0,5	0,6	1,0	0,4	1,4	2,1	2,7	1,4
Sint-Niklaas	0,7	0,8	0,9	0,4	1,9	1,3	2,0	1,6
Turnhout	0,6	0,9	0,2	0,4	2,3	2,0	2,3	1,6
13 steden	1,2	1,2	1,2	0,9	1,4	1,4	1,7	1,6
Vlaams Gewest	0,7	0,7	0,7	0,6	1,5	1,4	1,5	1,5
Brussels Gewest	1,0	0,9	0,9	0,7	0,1	0,2	0,2	0,2

Bron: ADS, bewerking Statistiek Vlaanderen.

Dit illustreert, pijnlijk, dat "safety by numbers" niet opgaat voor Brugge. Al dienen we op te merken dat bijkomend studiewerk noodzakelijk zou zijn om de vinger op de wonde te leggen. Gaat dit over fiets-(vracht)auto-ongevallen (waarop het artikel van UGent focuste), of gaat dit mede ook over fiets-fiets-ongevallen (zoals t.h.v. Bloedput) of gaat dit ook over enkelvoudige fietsongevallen?

We zullen uw vraag aangrijpen om dit in detail uit te klaren, om een specifiek onderzoek te maken rond de doelgroep "fietsers" en zullen dit gepast meenemen in de evaluatie van ons verkeersveiligheidsbeleid.

Sowieso willen we al meegeven dat onze aanpak, i.e. focussen op de zwarte punten, ongetwijfeld ook reeds het antwoord (ten dele) zal vatten. In lijn met de studie UGent – de AVOC-thesis zien we immers dat de onderzochte zwarte punten ook vaak zwarte fietspunten zijn. Of hoe een focus op zwarte punten ook veelal een focus op (zwarte) fietsongevallen betekent.

In deze lichten we graag toe welke acties we reeds ondernamen of op de planning staan voor de gescreende zwarte punten waar fietsers betrokken zijn bij de zogenaamde dominante ongevaltypes:

- Bloedput : PCV-goedgekeurd en uitgevoerd, quick win door omleggen fietsdoorsteek Pater Damiaanstraat (gerealiseerd in 2018)
- Katelijnepoort : quick win door aangepast verkeerslichtenplan (gerealiseerd in 2019) (conflictvrijere regeling)
- stationsomgeving, meerdere zwarte punten ter hoogte van o.m. de fietsoversteken
  - R30 x Vaartdijkstraat : PCV-dossier goedgekeurd, quick win door knippen Vaartdijkstraat t.h.v. R30 (i.p.v. ter hoogte van Ten Briele) en herinrichting complex R30 x Bargeweg
  - R30 x Chantrellstraat : studie lopende i.k.v. studie landschapsbrug R30 (cfr. beleidsprogramma)
  - R30 x Oostmeers / Stationsplein : idem
- Gentpoort : PCV-dossier in voorbereiding, quick win door o.m. aangepast verkeerslichtenplan (conflictvrijere regeling) in combinatie met kleine infrastructurele werken
- Scheepsdalelaan x Leopold I en Leopold II-laan : PCV-dossier goedgekeurd, uitvoering eind 2019 / begin 2020, quick win door aangepast verkeerslichtenplan (conflictvrijere regeling) in combinatie met kleine infrastructurele werken
- ventweg N31 x N32 (Torhoutse Steenweg) : PCV-dossier goedgekeurd, quick win door aangepast verkeerslichtenplan (conflictvrijere regeling) in combinatie met kleine infrastructurele werken
- ventweg N31 x N376 (Gistelse Steenweg) : PCV-dossier goedgekeurd, quick win door aangepast verkeerslichtenplan (conflictvrijere regeling) in combinatie met kleine infrastructurele werken (noodzaak wel grondverwerving)
- Krakeleweg : studie opgestart in kader van de studie gevaarlijke punten (cfr. bestek goedgekeurd in de gemeenteraad op 26 februari 2019, 2019\_GR\_00077)
- Ronde Ten Briele : idem

Dit is een indrukwekkende lijst en toont ons engagement om verkeersongevallen aan te pakken. Opgemerkt dient te worden dat wij strenger zijn dan de Vlaamse overheid (vandaar dat deze lijst significant langer is dan deze op de website van AWV). Waar deze een AVOC-score van 15 hanteert als signaalfunctie om zwarte punten te detecteren, leggen we de lat reeds op 10 wat betekent dat we ook punten onderzoeken waar er weliswaar minder zware ongevallen maar wel meerdere lichtere ongevallen te betreuren zijn.



## **Vraag 1025: Raadslid An Braem (6/09/2019)**

### **Torhoutse Steenweg - Expresweg**

Deze morgen, 6 september 2019, reed er een harminicabus zich vast aan de werken op de Torhoutse steenweg ter hoogte van de expresweg met een groot verkeersinfarct als gevolg. Hoe kon dit gebeuren?

Bijkomend meld ik graag dat de toestand voor fietsers en voetgangers enorm gevaarlijk is op datzelfde punt. De signalisatie is erbarmelijk of afwezig.

Kan er aub iets gedaan worden aan dit punt.

### **Antwoord 1025:**

#### **Torhoutse Steenweg - Expresweg**

Bij het verlenen van een vergunning voor de inname van het openbaar domein ingevolge het uitvoeren van wegenwerken, bouwwerken of andere werkzaamheden wordt door de Unit Verkeersbelemmeringen van de politie steeds nagegaan of de eventueel veroorzaakte hinder geen impact heeft op een veilig verkeersverloop. Primordiaal wordt hierbij steeds extra aandacht geschonken aan de veiligheid van de zwakke weggebruikers en worden indien noodzakelijk een aantal verplichtingen aan de vergunninghouder opgelegd om die veiligheid te garanderen. Deze maatregelen kunnen gaan van het bepalen van de periode waarbinnen er mag gewerkt worden (bv. niet tijdens schoolspits) tot het voorzien van een afgescheiden veiligheidsdoorgang voor de zwakke weggebruikers.

In het specifieke geval van de werkzaamheden langs de Torhoutse Steenweg - N31, betrof dit een zeer tijdelijke situatie waarbij een gelede bus van De Lijn zich ter hoogte van de werken had klemgereden, waardoor de doorgang voor fietsers en voetgangers belemmerd was. Medewerkers van de politie zijn op dat ogenblik zo spoedig mogelijk ter plaatse gegaan om de verkeersveiligheid tijdens dit incident te garanderen.