

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**27ste jaargang
nr. 11 – 14 maart 2023**

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

Vraag 2146: Raadslid Andries Neiryck (11 december 2022)

Plannen van Leeg tot Zand

Als vervolg op mijn tussenkomst in de gemeenteraad en mijn eerdere schriftelijke vragen heb ik nog een aantal vragen:

Op de plannen die op de website van Brugge staan werden een aantal zaken nog niet aangepast zoals afgesproken in het overleg met de stedelijke diensten in aanwezigheid van de Burgemeester: <https://www.brugge.be/ontwerpplan-van-leeg-tot-zand-3>

De volgende aanpassingen zijn momenteel nog niet gedaan:

- opschuiven van de plantenbakken thv 7 en 1 naar de perceelgrens + kleiner.
- verplaatsen van plantenbak thv 17 naar overkant van de straat.
- verwijderen van plantenbak thv 23.

Kan het zijn dat de plannen op de website niet aangepast zijn?

Antwoord 2146:

Plannen van Leeg tot Zand

De dienst Openbaar domein heeft dit nagezien, en er stonden inderdaad nog oude plannen op de website.

Op 9 februari werd dit foutje recht gezet en zijn de oude plannen vervangen door de meest recente.

Vraag 2147: Raadslid Annick Lambrecht (13 februari 2023)

Trajectcontroles

Minister van Binnenlandse Zaken Verlinden gaf een tweetal weken geleden een update over de installatie van trajectcontroles. In Vlaanderen zouden er in 2023 172 trajectcontroles worden geïnstalleerd bovenop de reeds werkende trajectcontroles.

Graag had ik de volgende informatie opgevraagd:

1. Zijn er plannen voor nieuwe bijkomende trajectcontroles op het Brugse grondgebied? Zo ja, op welke locatie(s)?

2. Graag een overzicht van de reeds geïnstalleerde trajectcontroles in Brugge en de trajectcontroles in installatiefase.
3. Financiert Stad Brugge mee de trajectcontroles? Zo ja, graag een financieel overzicht.

Antwoord 2147:

Trajectcontroles

1. Zijn er plannen voor nieuwe bijkomende trajectcontroles op het Brugse grondgebied? Zo ja, op welke locatie(s)?

Voorlopig zijn er geen plannen voor bijkomende trajectcontroles op het Brugse grondgebied. Er is enkel een plan voor het plaatsen van een roodlichtcamera (RLC). Op 2 februari 2023 werd het protocolakkoord voor een RCL in Zeebrugge ter hoogte van het kruispunt Hullestraat x Isabellelaan (N34b) door alle bevoegde overheden en diensten ondertekend.

2. Graag een overzicht van de reeds geïnstalleerde trajectcontroles in Brugge en de trajectcontroles in installatiefase.

Op het Brugse grondgebied zijn momenteel 3 trajectcontroles (TC) gepland, waarvan 2 reeds volledig geïnstalleerd.

Maalse Steenweg: deze TC is volledig geïnstalleerd. Echter, door een opeenstapeling van technische mankementen is ze nog niet inzetbaar. Vermoedelijk zal deze op korte termijn in werking treden.

Torhoutse Steenweg: deze TC werd aangelegd over 2 politiezones en loopt over 2 verschillende snelheidsregimes. Dit gebeurde overigens tegen advies van stadsbestuur en politie in. Doordat deze TC over 2 politiezones met 2 verschillende snelheidsregimes loopt, rijzen echter vragen over de wettelijkheid waardoor deze TC niet operationeel in werking is gesteld.

Dudzeelse Steenweg: de werken voor deze TC zijn reeds aangevat waarbij de palen reeds voorzien werden. Er is geen concrete timing voor de uitvoering van de vervolgwerven door AWW.

3. Financiert Stad Brugge mee de trajectcontroles? Zo ja, graag een financieel overzicht.

Neen, de Stad Brugge heeft geen enkele TC mee gefinancierd.

Vraag 2148: Raadslid Hilde Decler (20 februari 2023)

Uitstekende verkeersremmers Oude Gentweg

Ik kreeg de vraag van enkele bewoners in de Oude Gentweg om u te vragen het uitstekend voetpad ter hoogte van de Jacobinessenstraat, waar men gestart is met de uitvoering van de werken, aan te passen. De toegang tot het garagecomplex ter hoogte van de werken wordt ernstig bemoeilijkt en brengt gevaarlijke situaties te weeg. Dit omdat de wagens nu niet in 1 keer de bocht naar de inrit kunnen nemen. Goede chauffeurs kunnen dit in 2 maal uitvoeren als er geen hindernissen op de weg zijn, minder goede chauffeurs moeten 3 of 4 keer manoeuvreren. In bijlage bezorg ik u 2 filmpjes waarop te zien is hoe een bocht naar de inrit moet worden genomen. U kan vaststellen dat er bij het manoeuvreren fietsers achter de wagen voorbijkomen, ... Hetzelfde geldt voor het verlaten van het garagecomplex richting Boudewijn Ravestraat of Werkhuisstraat.



VIDEO-2023-02-18-17-45-55.mp4



VIDEO-2023-02-18-17-45-47.mp4

In de Jacobinessenstraat werd daarentegen wel rekening gehouden met de inrit van het garagecomplex en de toegang naar de scoutslokalen met een wagen!

Kunt u dit dringend laten nazien en aanpassen?

Antwoord 2148:

Uitstekende verkeersremmers Oude Gentweg

Bij het ontwerp van de uitrit van het Sint-Andreasinstituut werd maximaal rekening gehouden met alle principes van de "Veilige Schoolomgeving". Zo wordt aan beide zijden van de Oude Gentweg een uitstulpend voetpad voorzien, gepaard gaande met een voorangsregeling met voorrang van doorgang en een parkeerverbod ter hoogte van de wegversmalling. Ook het kruispunt Oude Gentweg – Jakobinessenstraat wordt ingesnoerd in het kader van de verkeersveiligheid in deze schoolomgeving. Momenteel zit de aanleg van de voetpaduitstulping en de kruispuntinsnoering in de uitvoeringsfase waardoor de aanwezigheid van werfsignalisatie de doorgang ter hoogte van de werkzaamheden verder belemmert. Ook de toegang tot het garagecomplex ter hoogte van de Oude Gentweg 94 kan daardoor tijdelijk moeizamer verlopen dan voorheen.

Na een plaatsbezoek van de Unit Verkeerstechniek werd echter vastgesteld dat het in- en uitrijden van het garagecomplex vanuit de Oude Gentweg mogelijks door de nieuwe verkeerssituatie een bijkomende rijbeweging zal vergen, maar zeker niet onmogelijk wordt. Ter hoogte van de inrij naar het garagecomplex is de rijbaan minimaal 4,72 m. breed, wat nog steeds ruim voldoende is om de inrij bereikbaar te houden (zie onderstaand ontwerpplan). Bij het uitvoeren van de rijbewegingen dient natuurlijk met de andere weggebruikers rekening te worden gehouden, zoals dit bij het uitvoeren van andere manoeuvres ook steeds wettelijk vereist is.

Indien gebruikers van het garagecomplex het inrijden via de Oude Gentweg toch te problematisch zouden vinden, kan men het garagecomplex ook perfect bereiken via de Jakobinessenstraat waarbij het garagecomplex rechtover de monding met de Oude Gentweg ligt (zie onderstaande foto).

Het klopt evenwel niet dat er in de Jakobinessenstraat ter hoogte van de inrij naar de scoutslokalen/garagecomplex wel maatregelen zouden genomen zijn om de toegang te garanderen. Ter hoogte van de inrij naar dit garagecomplex is de rijbaanbreedte in de Jakobinessenstraat slechts 3,70 m, wat ruim 1 meter minder is dan ter hoogte van het garagecomplex ter Oude Gentweg.





Vraag 2149: Raadslid Janos Braem (27 februari 2023)

Kruispunt Vossensteert x Paalbos

Aan het kruispunt Vossenstraat x Paalbos x Boomkwekersstraat is er steeds veel verkeer door de vele woningen, jeugdbewegingen en scholen in de buurt. Ook is de Vossensteert een belangrijke straat die het verkeer naar de Maalse Steenweg moeten leiden. Het is niet altijd duidelijk voor veel weggebruikers wie waar nu net voorrang heeft. Ook de beweging Park Steevens - Boomkwekersstraat - Paalbos is een belangrijke fietsas. Vandaar enkele vragen:

- Is het mogelijk om de verkeerssituatie wat te verduidelijken? Momenteel geldt hier voorrang van rechts, dit zou eventueel kunnen verduidelijkt worden met de respectievelijke borden.
- Waarom is er maar op 1 locatie op dit kruispunt een zebrapad? Kunnen er hier een aantal bijkomen?

Antwoord 2149:

Kruispunt Vossensteert x Paalbos

1. Bijkomende aanduiding van de algemene voorrangsregel van rechts (bord fig. B17) plaatst men enkel op kruispunten waar de rechtsgelegen zijstraat niet tijdig kan waargenomen worden wegens de bijzondere plaatsgesteldheid.

Het kruispunt Vossensteert x Paalbos is een overzichtelijk kruispunt gelegen op een verhoogde inrichting. De weggebruikers hebben duidelijk zicht op elkaar en de maximum snelheid op de verhoogde inrichting is 30km/u.

Voertuigen ter Vossensteert worden net voor het kruispunt extra afgeremd door het begin van de verhoogde inrichting.

Bijkomende signalisatie is verkeerstechnisch niet opportuun op deze locatie.

2. Voor het aanbrengen van zebrapaden wordt gebruik gemaakt van een beleidskader (zie bijlage).



23083

Bijlage-Beleidskader

Op deze manier kunnen alle aanvragen objectief afgetoetst worden en kan ook correct en duidelijk gecommuniceerd worden naar de aanvragers. Het is ook niet de bedoeling om standaard op alle takken van een kruispunt een zebraapad aan te leggen omdat dit net contraproductief werkt.

Waar de snelheid 30 km/u of lager is (zoals in Paalbos of de Boomkwekersstraat), worden in de regel geen oversteekfaciliteiten type zebraapad voorzien. Een snelheidsregime 30 km/u of lager wijst immers op een verblijfsgebied waar een auto te gast is, waar een voetganger an sich overal kan oversteken (en niet gehouden is om het zebraapad te gebruiken – cf. Wegcode die verplicht dat voetgangers een zebraapad moeten gebruiken zo er een aanwezig is op 20m afstand), waar een voetganger en een bestuurder oogcontact kan maken en waar een bestuurder meer de kans geeft aan voetgangers om over te steken. De stopafstand aan 30 km/u of lager is ook steeds zo, dat tijdig stoppen in normale omstandigheden geen probleem vormt. Slechts in een limitatief aantal situaties en dit gesitueerd op een hoofdroute kan dit overwogen worden.

Onder hoofdroute wordt verstaan:

- de oversteek is gesitueerd nabij een schooltoegang van een kleuter-of basisschool. Dit omwille van twee argumenten:
 - educatieve karakter: leerlingen groeien op met het belang van een oversteekplaats en leren van kleinsaf hoe ze een oversteekplaats moeten gebruiken;
 - afdwingbaar karakter: leerlingen moeten het zebraapad verplicht gebruiken en hebben ook voorrang t.o.v. andere weggebruikers. [nabij te definiëren als in de zone van de schoolpoort tot het eerstkomende kruispunt].
- de oversteek is gesitueerd nabij (op max. 50 m wandelafstand) een belangrijke voetgangersstroom waarbij de oversteek een potentie heeft dat minimaal 100 personen er gebruik van zullen maken bij een maatgevend piek uur;
- de oversteek is gesitueerd nabij (op max. 100 m wandelafstand) van een toegangspoort van een functie met minder mobiele voetgangers (vb. woonzorgcentrum, ziekenhuis, voorzieningen personen met een handicap, dienstencentra, mutualiteiten, e.d.), onder toegangspoort wordt verstaan: de hoofdtoegang tot de voorziening ofwel een neventoegang waar tijdens een piek uur 40 personen of meer gebruik van maken (dit piek uur hoeft niet samen te vallen met de klassieke ochtend- of avondspits);
- de oversteek is gesitueerd nabij (op max. 25 m wandelafstand) van een bushalte van De Lijn die tijdens een piek uur gebruikt wordt door minimaal 40 personen;
- zo de locatie niet te typeren valt onder één van hogere limitatieve olijstingen: op een gemiddelde dag steken tijdens het maatgevend piek uur (ochtend of avondspits) meer dan 100 voetgangers over op één locatie of binnen een 25m brede zone. Een voorbeeld is vb. een looproute naar een supermarkt.

Uit eerdere ervaringen en vakliteratuur blijkt ook dat er voldoende oversteekbewegingen moeten zijn om de voetgangers op een veilige manier te laten oversteken. Als er heel weinig oversteekbewegingen zijn, dan treedt er bij de bestuurders een gewenning op ('er komt toch nooit een voetganger') met gevaarlijkere situaties voor overstekende voetgangers tot gevolg. Dit zorgt voor de paradoxale situatie dat de situatie met een zebraapad net onveiliger zou zijn dan zonder.

De vraag tot het inrichten van extra zebraapaden werd ook aangekaart in het schoolvervoerplan van de school Paalbos. Dit werd uiteindelijk echter niet opgenomen in het actieplan van het schoolvervoerplan.

Vraag 2150: Raadslid Ilse Coopman (3 maart 2023)

Zone parkeren onder Boudewijnbrug

Buurtbewoners van de wijk Fort Lapin contacteerden ons in verband met de problematiek van lang parkerende auto's onder de Boudewijnbrug. Het viel hen op dat er vaak toeristen (aan de nummerplaten te zien uit Nederland), of bezoekers van de stad voor lange(re) tijd parkeren op de parkeerplaatsen onder de desbetreffende brug. Dit verbaasde hen, gezien alles in die buurt (die een bepaalde straal tot aan de binnenstad heeft) net ingekleurd is als blauwe zone om dit te vermijden. Vandaar stellen wij graag de volgende vragen:

- Hoe wordt de zone met parkeerplaatsen onder de Boudewijnbrug ingekleurd?
- Valt deze zone onder blauwe zone?
- Zo ja, wordt dit goed geafficheerd en ook opgevolgd qua controles en bekeuringen bij overtreding?
- Indien niet: Waarom de keuze om dit geen blauwe zone te maken?
- Denkt de stad erover dit wél blauwe zone te maken om de problematiek rond langparkerende bezoekers aan de stad te vermijden en ook zo gelijkheid te creëren voor de verschillende parkeerplaatsen in deze zone?

Antwoord 2150:

Zone parkeren onder Boudewijnbrug

Het parkeerbeleid van de stad is er op gericht om de gedomicilieerde bewoners zoveel mogelijk kans te geven op het vinden van een vrije parkeerplaats in de ruime omgeving van hun woning. Om dit af te dwingen werd er in de binnenstad een zone ingevoerd met betalend parkeren. Om de bewoners van de deelgemeenten die grenzen aan de binnenstad te beschermen van bestuurders die het betalend karakter van de binnenstad willen ontlopen, werd hier een blauwe zone ingevoerd (max. 4 uur parkeren). Dit om er voor te zorgen dat er niet lang geparkeerd wordt door bezoekers aan de binnenstad die zo de bewoners van de deelgemeenten hinderen.

Op bepaalde locaties die dicht bij de binnenstad liggen, zijn er echter ook parkeerplaatsen maar weinig tot geen bewoning. Dit is onder andere zo op de oostelijke kant van de ring, maar ook aan Fort Lapin, onder de Boudewijnbrug en op de Ketsbruggeparking. Op deze parkeerplaatsen gelden er geen parkeerduurbependingen aangezien hier geen of nauwelijks hinder is voor buurtbewoners. Er is dan ook geen reden om hier een blauwe zone in te voeren.

Bovendien zal met de aanpassingen van het kaaidistrict deze situatie in de nabije toekomst volledig veranderen.

Vraag 2151: Raadslid Geert Van Tieghem (6 maart 2023)

Uitnodiging van de herdenking van de slachtoffers van de Herald of Free Enterprise

Op zondagmorgen 5/3/2023 had in Zeebrugge een herdenkingsplechtigheid plaats voor de slachtoffers van de Herald of Free Enterprise.

De Brugse raadsleden waren o.i. niet uitgenodigd op deze plechtigheid en werden hiervan ook niet in kennis gesteld.

Vragen :

- Omwille van welke reden ?
- Op basis van welk (intern) reglement (protocol) worden Brugse raadsleden al dan niet uitgenodigd op allerlei events op Brugs grondgebied ?

Antwoord 2151:

Uitnodiging van de herdenking van de slachtoffers van de Herald of Free Enterprise

De herdenkingsplechtigheid voor de slachtoffers van de ramp met de Herald of Free Enterprise is een jaarlijkse organisatie van het Feestcomité Zeebrugge. Het initiatief en de uitnodigingen gaan uit van het feestcomité. Een stadsvertegenwoordiger woont - op uitnodiging van Feestcomité Zeebrugge - de herdenkingsceremonie bij en neemt deel aan de bloemenhulde.

Elke 5 jaar (25 jaar, 30 jaar, 35 jaar herdenking, ...) wordt een grotere herdenkingsceremonie georganiseerd. Dan gaat de organisatie uit van de Federale diensten van de gouverneur, samen met de Stad Brugge en Defensie, en met de steun van het Feestcomité Zeebrugge. Dan gaat de

uitnodiging uit van de Provincie West-Vlaanderen en Stad Brugge en worden alle gemeenteraadsleden uitgenodigd, net zoals wij dat doen voor elke (herdenkings)plechtigheid die wordt georganiseerd door Stad Brugge.

Wij (her)bekijken de flow met Feestcomité Zeebrugge en zullen erover waken dat de uitnodiging ook steeds alle gemeenteraadsleden bereikt.