

B R U
G G E

BULLETIN

Bulletin van vragen en antwoorden

12- 7 april 2015



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

Vraag 569: Raadslid Sammy Roelant – herneming, met foto (20/03/2015)

Op 't Zand zijn er vaak evenementen, markten kermessen.

Dit leidt vaak tot hinder voor het fietsverkeer.

Welke stappen onderneemt het stadsbestuur om steeds fietsvriendelijke oplossingen te bekomen?

Antwoord 569:

Fietsen 't Zand

Zoals aangegeven in het Fietsplan Brugge onder operationele doelstelling 3, Actie 2 worden duidelijke afspraken gemaakt rond een comfortabele fietsdoorgang bij evenementen, markten en foren. Vanuit de mobiliteitscel werd hieromtrent reeds een overleg georganiseerd met betrokken diensten, en tijdens overige coördinatievergaderingen van evenementen is gewaarborgde doorgang of een omleiding voor fietsers steeds een prioritair agendapunt. De mobiliteitscel zet permanent in om de fietsvriendelijkheid van Brugge te bewaren en uit te breiden. Dat het een 'work in progress' is, bewees de recente situatie op het fietspad aan het Concertgebouw. We hebben hieromtrent de nodige interne communicatiemaatregelen op punt gezet.

De bevoegde schepen is al diverse keren boos tussengekomen zodra een hindernis geplaatst werd voor of op dit fietspad.

We danken u voor uw begrip en bezorgdheden omtrent het fietsen in Brugge.

Vraag 570: Raadslid Jasper Pillen (10/03/2015)

Op zondagmorgen 8 maart 2015 werd al rond 8h30 op snelheid gecontroleerd op de Boninvest. Ik verwijs naar mijn eerdere vragen omtrent de as St.-Jorisstraat – Vlamingdam waarop het antwoord luidde dat dit geen prioriteit was, ondanks de door mij aangehaalde veelvuldige gevallen van schade.

Wat er wel prioritair is aan de R30, met afgescheiden fietsverkeer, op een vroege zondagmorgen is me niet helemaal duidelijk.

Ik heb de volgende vragen:

- Hoe lang werd gecontroleerd op deze plaats, en tussen welke uren?
- Wat was de tolerantie marge, vanaf welke vastgestelde snelheid werd dus geflitst?
- Wat zijn de resultaten?

Verkeersveiligheid is zeer belangrijk. Net daarom wens ik langs deze weg het pleidooi dat ik hield in de mijn hierboven genoemde vraag opnieuw herhalen om deze controles ook te houden op minder voor de hand liggende en gevaarlijkere plaatsen en tijdstippen.

Antwoord 570:

Flitser Boninvest

Op 08/03/2015 werd het verkeer op de Boninvest tussen 08.00 uur en 09.00 uur op snelheid gecontroleerd. De registratiedrempel van het flitstoestel die we in Brugge hanteren ligt op 10 km/h. Omwille van de foutmarge van 6 km/h, die steeds afgetrokken wordt van de geregistreerde snelheid bij het bepalen van het bedrag op de onmiddellijke inning of minnelijke schikking, kunnen snelheidsovertreders dus pas een overtreding toegestuurd krijgen vanaf 80 km/h, die dan in het proces-verbaal vastgesteld wordt als 74 km/h. Op 08/03/2015 werden in de Buiten Boninvest 12 bestuurders in overtreding genomen omwille van overdreven snelheid.

Het politieel handhavingsbeleid voor wat betreft snelheid, werd opgenomen in het zonaal veiligheidsplan 2014-2018. In dit handhavingsbeleid worden enerzijds veiligheid en anderzijds controle op het behoud van de norm als politieel invalshoek weerhouden. De operationele verfijning van dit handhavingsplan wordt intussen verder vervolmaakt door een interne werkgroep "snelheid" binnen de dienst verkeerszaken van de politie.

De eerste invalshoek bij het bepalen van "flitslocaties" is uiteraard het aspect veiligheid. Dit zijn locaties waar het verkeer effectief als onveilig wordt vastgesteld voor de weggebruikers (of een deel van de weggebruikers) door overdreven snelheid.

Bij het vaststellen van dergelijke locaties, gelden objectieve gegevens zoals het oorzakelijk verband tussen verkeersongevallen en snelheid, het voorafgaandelijk uitvoeren van snelheidsmetingen door het preventief snelheidsindicatiebord en door andere politieel observaties en vaststellingen. Een voorbeeld van een andere politieel vaststelling is de handhaving van de snelheid langs werven en werkzones bij wegeniswerken, waar de veiligheid van de wegenisarbeiders moet bewaakt worden. Een ander voorbeeld is het handhaven van de snelheid op de omleidingswegen naar aanleiding van werken, die plots met heel wat meer verkeer af te rekenen krijgen.

Ook subjectieve gegevens kunnen leiden tot het uitvoeren van een snelheidscontrole. Zo gebeuren snelheidscontroles in de schoolomgevingen tijdens de piekuren wanneer er heel wat zwakke weggebruikers aan het verkeer deelnemen. Er zijn geen objectieve vaststellingen of gegevens nodig om deze locaties te weerhouden voor een flitscontrole. Ook heel wat burgers menen dat er in hun straat te snel gereden wordt. Ook politiemensen op het terrein zelf geven af en toe een probleemlocatie door. In eerste instantie wordt gevraagd de subjectieve gegevens deels te laten bevestigen door een objectieve meting van het snelheidsindicatiebord. Het grootste aandeel van deze subjectieve gegevens worden aangereikt in functie van de niet naleving van de snelheid binnen de zones 30. Heel vaak blijkt echter dat deze subjectieve gevoelens niet of nauwelijks worden bevestigd door objectieve metingen.

Een tweede en even belangrijke invalshoek bij het bepalen van nuttige locaties voor de bemande controles, is de overtuiging dat men ook door handhaving moet werken aan een mentaliteitsverandering bij de weggebruiker. Er zijn nog steeds te veel bestuurders die ervan uitgaan dat hij/zij sneller kan rijden zonder een verkeersongeval te veroorzaken of gevaarlijk te zijn. Deze bestuurders moeten tegen zichzelf en hun omgeving beschermd worden. Immers wanneer een snelheidsnorm oordeelkundig is aangebracht wordt deze waardeloos als er een gevoel van straffeloosheid is. Deze controles voor het behoud van de norm worden uitgevoerd op locaties waar systematisch te snel gereden wordt. Uiteraard steunt de politie zich volledig op de objectieve gegevens zoals de snelheidscontroles zelf en de metingen door het snelheidsindicatiebord. Dit zijn in hoofdzaak de in- en uitvalswegen naar Brugge, maar ook de R30 behoort daar toe.

Vraag 571: Raadslid Jasper Pillen (10/03/2015)

De avondlijn 90 via Sint-Jozef verder naar Koolkerke wordt ook gebruikt door jongeren die vanop de halte Fort Lapin of Sint-Jozef te voet verder gaan naar het Entrepot.

Buurtbewoners klagen over deze doortocht 's avonds laat. Recentelijk werden vernielingen gemeld bij de politie en er zou ook sprake zijn van aanbellen en -kloppen langs de Graaf de Muelenaerelaan.

Ik vermoed dat het nog te vroeg is om een echt evaluatie te doen van het sinds december vernieuwde netwerk van avondlijnen maar ik wens toch het volgende te vragen:

- Kan dit meegenomen worden in de evaluatie? Zijn er geen mogelijkheden om een vlottere verbinding te creëren langs de omgeving van het Entrepot vanuit de stad?
- Kan er op fuifavonden (tijdelijk) extra toezicht zijn op de as haltes buslijn 90 – Entrepot? Overlast en beschadigingen zoals gemeld verminderen danig de tolerantie voor fuivende jongeren in onze stad.

Antwoord 571:

Avondlijn Sint-Jozef

Op 12 februari 2015 vond een overleg plaats tussen De Lijn, het Entrepot en stad Brugge. In overleg wordt onderzocht hoe de dienstverlening van het centrum tot deze fuiflocatie kan worden geoptimaliseerd. In samenwerking met De Lijn werd een voorstel uitgewerkt en aan het Entrepot voorgelegd om via een aangepaste dienstverlening evenementenvervoer te voorzien op data van risicofuiven. Momen-

teel bekijkt het Entrepot hoe zij dit financieel kunnen bekostigen.

Er kwamen geen politionele tussenkomsten in aanmerking voor overlast door jongeren die naar het Entrepot gingen vanaf 14-12-2014 tot en met 25-03-2015 in de volgende straten:

- Graaf de Mûelenaerelaan
- Dudzeelse Steenweg
- Koolkerkse Steenweg
- Ronsaardbekerstraat
- Pannebekerstraat
- Jacob van Maerlantstraat
- Cornelis Everaertstraat

In uw brief is echter sprake van vernielingen. In de Koolkerkse Steenweg stellen we twee beschadigingen van brievenbussen vast door het achterlaten van bommetjes. Deze feiten vonden echter plaats op momenten waarop er geen fuif in het Entrepot werd georganiseerd.

Er werd eveneens contact genomen met Thomas Brulez van De Lijn. De buslijn 90 wordt door een exploitant (derde) voor De Lijn gereden. Bij De Lijn is er geen enkele geregistreerde melding van één of andere onregelmatigheid voor deze buslijn.

Vraag 572: Raadslid Jasper Pillen (16/03/2015)

Betreffende paaltjes Noorweegse Kaai (2)

De gevolgen van de door u besliste installatie van de paaltjes op Koolkerke om de toegang tot de Noorweegse Kaai te beletten, werden de afgelopen dagen voor de bewoners duidelijk. Enkelen contacteerden mij. De situatie voor de inwoners van de Fortbekeweg zijn het meest ingrijpend. Naar de handelszaken of het centrum van Koolkerke rijden doen ze nu verplicht via de Noorweegse Kaai. Idem voor een bezoek aan de rest van hun wijk. De vraag kan gesteld worden of dit verkeer in beide richtingen niet meer frequent is dan het sluipverkeer dat inderdaad bestond.

De bewoners kregen nu een brief omtrent het afsluiten van de Noorweegse Kaai voor een sportevent. Dit betekent dat naast de bewoners van de Noorweegse Kaai ook de inwoners van de Fortbekeweg afgesloten zijn.

Ik heb de volgende vragen:

- Hoe reageert het stadsbestuur op de verzuchtingen van de inwoners van de Fortbekeweg?
- Werden de gewijzigde verkeersroutes door het installeren van de vaste paaltjes doorgegeven aan de brandweer-, ambulance- en politiediensten? Men mag niet denken aan de mogelijke gevolgen van het niet op de hoogte zijn van deze installatie van paaltjes.
- Kunnen de paaltjes niet gewoon verwijderd worden en door middel van andere middelen (controles, patrouilles, ...) vervangen worden om het terecht landelijk karakter van de Noorweegse Kaai met fietsers en voetgangers te garanderen?

Antwoord 572:

Paaltjes Noorweegse Kaai

Alle bewoners van de Fortbekeweg werden persoonlijk bezocht en ingelicht door de fietsambtenaar. Nagenoeg alle bewoners reageerden uiterst positief. Er werden enkele opmerkingen overhandigd met betrekking tot bijvoorbeeld het parkeren van een mobilhome in de Noordreiestraat. Door het plaatsen van de paaltjes verandert er niets aan het parkeren, enkel de ontsluiting. Ondertussen kreeg de mobiliteitsdienst ook al meerdere bedankingen van bewoners uit de Fortbekeweg. Er werd overigens ook rekening gehouden met de toegankelijkheid van de landbouwwegen langs de Fortbekeweg en het domein Fort van Beieren en de ingerichte ruiters- en menneroutes. De brandweer, ambulance- en politiediensten werden uiteraard ingelicht over de nieuwe maatregel, alsook de IVBO voor de ophaling van het vuilnis. Om de draaicirkel van een groot voertuig te garanderen, werden de paaltjes speciaal vijf meter dieper in de Noordreiestraat geplaatst.

Ondanks patrouilles en boetes van de politie in het verleden bleef de Noorweegse kaai het slachtoffer van sluipverkeer en permanent misbruik van het verkeersreglement 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'. Het plaatsen van de paaltjes zijn de enige harde maatregelen mogelijk om het fiets- en wandelverkeer op de Noorweegse kaai te beschermen.

B R U
G G E

stad brugge dienst pers en publicaties
burg 12 ,b-8000 brugge
t 050 44 81 00 | f 050 44 82 98
persdienst@brugge.be

v.u. j. coens, stadssecretaris, brug 12, b-8000 brugge