

B R U
G G E

BULLETIN

Bulletin van vragen en antwoorden

38- 9 december 2014



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 539: Raadslid Jasper Pillen (14/09/2014)

Betreffende toegang speelzone St. Pietersgroenestraat

Er werd nog niet zo lang geleden een speelzone gecreëerd op de groene strook die evenwijdig loopt met de St. Pietersgroenestraat. Deze omgeving wordt druk bezocht door spelende kinderen en bewoners uit de buurt. Het is de enige groene speelomgeving tussen de berm zelf en de Blankenbergse Steenweg en daarom een echte trekpleister.

Bezorgde ouders contacteerden me over de onveilige St. Pietersgroenestraat. Deze straat wordt niet zelden door snel verkeer als sluipteg gebruikt.

Ik heb de volgende vragen:

- Hoeveel keer werd het afgelopen jaar op snelheid gecontroleerd in deze straat? Wat zijn de resultaten?

Ik wil hier geen pleidooi houden voor extra snelheidscontroles. Enkel de aanleg van structurele maatregelen in de vorm van drempels, bloembakken, bomen, ... in de hele straat en zeker bij het inrijden van de straat komende van de rotonde Vaartstraat – St. Pietersgroenestraat – St. Pieterszuidstraat kan hier een oplossing bieden.

- Zal de stad de situatie onderzoeken en overgaan tot het installeren van snelheidsremmende elementen bij het inrijden van de straat en verder in de straat zodat de snelheid structureel aangepakt wordt én de speelomgeving van de kinderen veiliger wordt?

Antwoord 539:

Toegang speelzone Sint-Pietersgroenestraat

Er werden tussen 01/10/2013 en 30/09/2014 in totaal 4 snelheidscontroles verricht in de Sint-Pietersgroenestraat. De controles vonden steeds plaats op strategische tijdstippen zoals de ochtendspits, middagspits en avondspits van de schoolgaande kinderen. De resultaten zijn zeker niet goed te noemen. Gemiddeld genomen wordt ruim 40% van de voertuigen geverbaliseerd omdat ze de snelheidsbeperking niet naleven. Deze cijfers kunnen wijzen op een structureel probleem, waarvan de oorzaak kan liggen in het ontbreken van extra snelheidsremmende maatregelen. Anderzijds moeten we er wel op wijzen dat op elk kruispunt van de Sint-Pietersgroenestraat reeds een plateau werd aangelegd als snelheidsremmende maatregel. De objectieve resultaten van de snelheidscontroles geven echter aan dat dit onvoldoende blijkt te zijn.

Door het markeren van de parkeerstrook werd de rijweg over nagenoeg de volledige lengte van de straat ongeveer 4.50 m breed, zodat kruisend verkeer gestremd wordt. Ter hoogte van huisnummer 161 wordt in de breedte van de parkeerstrook een verhoogde wegversmalling voorzien.

Er werden verkeersplateaus uitgevoerd op de kruispunten met de Sint-Pietersnoordstraat, en de Karel Ledeganckstraat. Het kruispunt met de Blankenbergse Steenweg wordt geregeld via verkeerslichten en de rijweg is opgedeeld door een verhoogde middengeleider.

De wegendienst meent dat bijkomende ingrepen tussen de verkeersplateaus of tussen de Karel Ledeganckstraat ende Blankenbergse Steenweg niet haalbaar is, tenzij wordt afgestapt van het eenzijdig parkeren en het parkeren wordt gebruikt als asverschuiving van de weg.

Enkel ter hoogte van het inrijden van de Sint-Pietersgroenestraat aan de Vaartstraat kan een bijkomende wegversmalling voorzien worden. Dit voorstel zal voorgelegd worden aan het college van burgemeester en schepenen.

Vraag 540: Raadslid Sandrine De Crom (29/09/2014)

De bewoners van de Leopold I-laan zijn bezorgd over het zwaar verkeer in hun straat. Deze zomer werd eindelijk een verbod voor vrachtwagens boven de 5 ton ingevoerd. Sindsdien merken zij echter weinig verbetering. De verkeersborden vallen onvoldoende op en op de invalswegen zou al duidelijk moeten worden aangegeven dat zwaar vervoer niet mag afslaan op deze weg. De Leopold I-laan wordt gebruikt als sluikroute. Is de piste om alle vrachtwagens te weren uit deze straat al overwogen, of toch minstens om een verbod op te leggen boven de 3,5 ton? Kan voor het toeleveren van slagerij Maertens en andere zelfstandigen een uitzondering worden voorzien? Vrachtwagens nemen ook vaak de Leopold I-laan als sluikroute omdat hun GPS hen erdoor stuurt. Is hier geen bijsturing mogelijk? Er moet toch een manier bestaan om de routes die de GPS aanraadt, in overeenstemming te brengen met routes die minst hinderlijk zijn voor de Bruggelingen? Werd dit al ooit onderzocht?

Uit navraag bij de bureaus bleek dat vooral op plaatsen waar er naden in de weg zitten en waar de Leopold I-laan overgaat in de Scheepsdalelaan en de Bevrijdingslaan, veel hinder is, zowel qua geluids-overlast, scheuren in muren en plafonds, etc. Klopt het dat de heraanleg van de Leopold I-laan stond ingepland voor 2015, maar dat deze werken zijn uitgesteld tot 2018? De Leopold I-laan heeft nochtans dringend nieuwe riolen, een nieuw wegdek en nieuwe voetpaden nodig. Ook de rijbaankussens ter hoogte van de kerk zouden een plateau worden. Wanneer wordt de Leopold I-laan heraangelegd? Kan de straat zo worden aangelegd zodat chauffeurs automatisch hun snelheid minderen tot de maximale snelheid van 50 km/u? Graag ook meer inplanting van bomen, want deze mooie, brede laan heeft veel meer potentieel.

Antwoord 540:

Leopold I-laan

De Leopold I-laan is een lokale weg type I (de hoogste categorie van lokale wegen), beter omschreven als een "lokale verbindingsweg". De Leopold I-laan is dus de lokale verbindingsweg tussen de wijken in Sint-Andries en Kristus-Koning. De functie van een lokale weg type I is om bepaalde woonkernen of lokale bestemmingen met elkaar te verbinden. De functie van de Leopold I-laan is dus niet louter bedoeld voor bestemmingsverkeer en gebiedsontsluiting, maar ook voor doorgaand verkeer. De kwaliteit van de doorstroming op een lokale verbindingsweg is wel ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. Dit houdt in dat er wel beperkende maatregelen kunnen worden genomen in functie van de verkeersleefbaarheid. Er zijn dan ook op vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid principieel geen bezwaren om het zwaar "doorgaand" verkeer te weren uit de Leopold I-laan, gelet op de nabijheid van alternatieve wegen zoals de Bevrijdingslaan, R30 en Waggelwaterstraat.

Op verkeerstechnisch vlak echter zijn er toch een aantal opmerkingen.

Er is gekozen om enkel op de Canadabrug (Buffelbrug in de volksmond) een tonnagebeperking in te voeren omwille van de handhaving. Op die locatie hoeft geen uitzondering voor plaatselijk verkeer te worden voorzien (want er is geen bestemming op de brug).

Er is ook niet gekozen voor een tonnagebeperking (uitgezonderd plaatselijk verkeer) in de Leopold I-laan wegens de verkeerstechnische beperking van de geldigheid van het verkeersbord. Een tonnagebeperking (ook met vermelding "uitgezonderd plaatselijk verkeer") geldt namelijk slechts vanaf het verkeersbord tot aan het volgende kruispunt. In principe kan een handelaar of leverancier (+ 5 ton) dan slechts het bord voorbijrijden als hij zijn bestemming heeft tussen het verkeersbord en het eerstvolgende kruispunt. Als hij verderop zijn bestemming zou hebben, begaat hij alsnog een overtreding.

Een verkeerstechnische oplossing kan er in bestaan om een zonale reglementering in te voeren zoals in de wijk Vijversdreef en straks voor de doortocht van Sint-Michiels.

Er worden dan zonale verkeersborden geplaatst, met uitzondering voor het laden en lossen en het plaatselijk verkeer. Dit heeft dan natuurlijk weer ingrijpende gevolgen voor de handhaving en de beschikbare politiecapaciteit daarvoor. Onze diensten moeten dan elke vrachtwagen narijden over het volledige traject binnen de zone, en er kan pas bij het buitenrijden van de zone geverbaliseerd worden. Bovendien zou de aanpassing van de signalisatie voor het verkeer komende van Sint-Andries en de Bevrijdingslaan een versoepeling zijn ten opzicht van de huidige signalisatie op de Canadabrug, want nu wordt alle verkeer + 5 ton (ook het plaatselijk verkeer voor Kristus-Koning) verplicht om rond te rijden via de Bevrijdingslaan en Scheepsdalelaan of Karel De Stoutelaan. Bij het toelaten van plaatselijk verkeer, wordt de deur spreekwoordelijk terug breder opengezet en zal – niet plaatselijk verkeer – ook aangetrokken worden.

Tussen 01/09/2014 en 30/09/2014 werden 55 voertuigen geverbaliseerd die het verkeersbord negeerden.

Het aansturen van gps systemen is niet eenvoudig voor wat betreft categorisering van wegen, en aan te bevelen routes. De informaticasystemen van de kaarten bouwers hebben namelijk een eigen categorisering van wegen met andere en meerdere parameters. Wat wel behoorlijk snel opgepikt wordt, is de invoering van een doorgangsverbod of tonnagebeperking. In principe zouden in de nieuwe of ge-update gps'en, de voertuigen + 5 ton binnenkort niet meer langs de Canadabrug gestuurd worden. Om dergelijke doorgangsbeperkingen nog sneller te laten oppikken kan er een melding gemaakt worden naar de twee grootste kaarten bouwers (navteq en teleatlas) waarop bijna alle gps firma's beroep doen. Uiteraard is dit niet operationeel in de gps'en die niet continue ge-updated worden.

De wegendienst meldt dat een heraanleg van de Leopold I-Laan nog niet concreet werd gepland. De toestand van de voetpaden en parkeerstroken is inderdaad verouderd. Met uitzondering van de voegen is de rijweg nog in goede staat. Een onderhoud van de voegen is voorzien in het voorjaar 2015. Het vernieuwen van voetpaden en parkeerstroken moet gecombineerd worden met werkzaamheden aan de riolen. Deze werken zijn nog niet concreet gepland.

Vraag 541: Raadslid Alain Quataert (20/10/2014)

Deze vraag is een opvolgingsvraag : in 2012 interpelleerde toenmalig raadslid Yves Buysse schepen Franky Demon over de beveiliging van de Brugse kerkhoven.

Met gunstig gevolg : de schepen werkte een actieplan uit, waarvan de inhoud gepubliceerd werd in de streekpers (evenwel zonder bronvermelding : de naam van ons interpellierend raadslid werd vergeten in het krantenartikel).

Omdat ik de notulen van de bewuste gemeenteraadszitting niet terugvind, citeer ik hieronder het pers-artikel.

Mijn vragen :

- Graag een stand van zaken omtrent het aantal geregistreerde kerkhofdiefstallen. Hoeveel PV's zijn hieromtrent uitgeschreven door de Brugse politie sinds de start van de nieuwe legislatuur ?
- Graag een stand van zaken omtrent de voortgang van de beveiligingsmaatregelen : werden de toenmalige plannen alle uitgevoerd en welke worden nog in de planning voorzien ?

Artikel daterend van 21 maart 2012.

<http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=K63NO726>

Het stadsbestuur investeert in de beveiliging van de kerkhoven waar de laatste tijd regelmatig kleine diefstallen en vandalisme worden vastgesteld.

De voorbije maanden werden onder meer op de begraafplaatsen van Sint-Andries en Ver-Assebroek verschillende onregelmatigheden vastgesteld.

'Het gaat veelal om kleine zaken zoals het beschadigen van bloemperken of aandenkens aan de overledenen, zaken dus die wel een grote emotionele waarde hebben voor de nabestaanden. Het gebeurt ook dat foto's of andere stukken verplaatst worden naar een ander graf. Allemaal zaken die uiteraard onaanvaardbaar zijn. Om dat in de toekomst te voorkomen en ervoor te zorgen dat dit geen aanleiding kan geven tot nog grotere vormen van vandalisme, willen we nu proactief ingrijpen', meldt schepen Franky Demon (CD&V).

Elektrisch poort

In eerste instantie wordt het kerkhof van Sint-Andries beter beveiligd.

'Daar plaatsen we een elektrische poort, die automatisch open- en dichtgaat op vooraf ingestelde uren. Op het enige kerkhof dat nu wel al afgesloten wordt, de Centrale Begraafplaats in Assebroek, merken we dat dit dergelijke overlast grotendeels uit de wereld helpt. Het kerkhof van Sint-Andries wordt een proefproject, en na de evaluatie daarvan nemen we de kerkhoven in de andere deelgemeenten onder handen.'

De komende maanden wordt ook gewerkt aan de toegankelijkheid van de Brugse begraafplaatsen.

Extra groen

'Nadat we vorig jaar de Centrale Begraafplaats aanpakten, zijn we nu begonnen op het kerkhof van Sint-Pieters, waar we de slecht toegankelijke wandelpaden herstellen of volledig vernieuwen, en extra groen aanplanten. Daarna volgen ook de kerkhoven van Koolkerke, Dudzele, Ver-Assebroek en Lissewege. In totaal vernieuwen we dit jaar zo'n 1.400vierkante meter paden, goed voor een kostenplaatje van 135.000 euro. Volgend jaar volgen dan nog eens 2.000vierkante meter', zegt Demon.

Antwoord 541:

Beveiliging van Brugse kerkhoven

1. Aantal geregistreerde kerkhofdiefstallen

De bijlage bevat cijfergegevens over de door politie geregistreerde inbreuken op of aan kerkhoven voor de periode 2012 tot 30 september 2014. Niet enkel diefstallen werden weerhouden maar ook vandalisme en grafschennis.

Aan het kerkhof van Sint-Pieters waren er dit jaar de meeste feiten namelijk 4, allemaal gepleegd tijdens de zomermaanden juli en augustus.

Over de volledige periode is het kerkhof van Sint-Kruis dat met de meeste inbreuken, namelijk 18. In 2012 tijdens de maanden mei en juni waren er 7 feiten. In 2013 waren er 11 feiten die iets meer verspreid waren in tijd.

Van het Stedelijk Kerkhof in Assebroek werden géén feiten gemeld in 2013 en 2014.

Op het kerkhof van Sint-Andries waren er 3 feiten in 2013 tijdens de maanden november en december

Op het kerkhof van Dudzele tenslotte werden in 2013 2 feiten op dezelfde dag gemeld.

Omdat het ogenblik van aangifte zelden overeenstemt met het ogenblik van het feit is niet na te gaan of de feiten overwegend overdag of 's nachts gebeuren.

2. Voortgang beveiligingsmaatregelen

Vanuit de dienst burgerlijke stand werd er enkel op de begraafplaats van Sint-Andries op het nieuw gedeelte een hekken geplaatst dat automatisch afsluit volgens de openingsuren. Dit hekken werd meerdere malen geforceerd wat bijkomende kosten met zich meebracht, en dit vaak om de overledene te kunnen bezoeken na sluitingstijd. De cijfergegevens op Sint-Andries en de andere begraafplaatsen zijn niet alarmerend. Momenteel staan er dan ook geen verdere beveiligingsmaatregelen op de planning, maar uiteraard blijven we de situatie op het terrein van nabij opvolgen.

Vraag 542: Raadslid Geert Van Tieghem (23/10/2014)

Betreft: parkje hoek Sint-Claradreef – Calvariebergstraat 1 – 8000 Brugge

Een aantal inwoners van onze stad maken er mij attent op dat het (bloemen)parkje op de hoek van de Sint-Claradreef en de Calvariebergstraat 1 te Brugge er bijzonder verwaarloosd bijligt : struiken, planten en bloemen liggen er onverzorgd en afgestorven bij, de bomen zijn niet gesnoeid, stukken van struiken zijn verdwenen, ... kortom het geheel vertoont een lelijke, troosteloze aanblik, onze 'scone' stad onwaardig. Inliggend bezorgen wij u alvast een aantal foto's.

Kan een onderhoud van dat parkje dringend voorzien worden en/of een gedeeltelijke heraanleg (met bij voorkeur winterharde planten) ?

Antwoord 542:

Parkje hoek Sint-Claradreef-Calvariebergstraat

De groendienst zag de situatie ter plaatse na met de aanpalende bewoner. Er werd vastgesteld dat recent een onderhoudsbeurt werd uitgevoerd.

De lindebomen op het plein hebben de ruimte om vrijuit te groeien. De takken zijn momenteel op voldoende afstand verwijderd van de gevels. In het najaar zal evenwel een snoeibeurt worden uitgevoerd voor enkele laaghangende takken.

Om het pleintje kleurrijk aan te kleden werden enkele jaren terug vaste planten aangeplant. Koeieoog en citroenmelisse zijn stevige soorten voor openbaar groen en verliezen beiden hun blad in het najaar. Om het pleintje in de winter en het vroege voorjaar een extra groene aanblik te geven zal aanvullende groenblijvende beplanting worden aangeplant in het voorjaar.

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