

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**24ste jaargang
nr. 22 – 2 juli 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 967: Raadslid Pascal Ennaert (10/05/2019)

Handhaving schoolstraten

Ongeruste ouders van leerlingen uit de school 'De Wimpel' in de Gerard Davidstraat signaleren ons dat sommigen de reglementering van de schoolstraat niet naleven en dus met de wagen de schoolstraat in- of doorrijden.

De gemachtigd opzichter zou dit reeds meermaals aan de politie gemeld hebben, maar tot op heden zonder resultaat. Een schoolstraat kan pas werken als de regels ook effectief gehandhaafd worden.

Vandaar de volgende vragen:

- Dreigen de schoolstraten geen lege dozen te worden indien handhaving door de politie niet gebeurt?
- Zal u de politie de opdracht geven om controle uit te voeren op de naleving van het toegangsverbod bij deze en andere schoolstraten?

Antwoord 967:

Handhaving schoolstraten

In tegenstelling tot wat zou worden beweerd hebben de wijkinspecteur en de agenten van Regio Centrum, op vraag van de schooldirectie een verscherpt toezicht gehouden in de Gerard Davidstraat. Er werden alleen al in februari zes toezichten uitgevoerd.

Tijdens deze controles werd er 1 pv opgesteld (negeren C3) en werden er een drietal voertuigen verhinderd de straat in te rijden.

Het klopt dus niet dat de gemachtigd opzichter dit meermaals aan de politie heeft gemeld zonder resultaat.

Overigens, op zijn aangeven werden nog 3 bijkomende processen-verbaal opgesteld wegens het niet-naleven van de instructies van een gemachtigd opzichter.

Helaas hebben wij niet de capaciteit om elke dag een agent aan iedere schoolpoort te plaatsen. Vooral na schooltijd is er ook ruimer verkeerstoezicht nodig (bv. jongeren die onveilig fietsen in de binnenstad, ...) en is er ook overlastcontrole nodig in parken en op pleinen (overlast door al dan niet druggebruikende/dealende jongeren).

Vraag 968: Raadslid Karel Scherpereel (24/05/2019)

Ratten Meersenstraat

In de Meersenstraat ter hoogte van huisnummer 10 en daartegenover hebben ze te maken met een ware rattenplaag. De eigenares van nummer 10 heeft er ondertussen al zes gevangen. Ze merken dat de overbuur er ook heel veel last van heeft. Ze hebben de stadsdiensten verwittigd en die komen pas af wanneer men aan een beek of waterweg woont, terwijl dat niet het geval is. Er werd al rattenvergif gestrooid waar men geen honden bezit, maar men is ten einde raad. Wat valt hen te doen en welke dienst zal zich daarmee bezig houden?

Antwoord 968:

Ratten Meersenstraat

In de Meersenstraat is er geen Openbaar Domein waar de ratten zich kunnen huisvesten. De riooldeksels werden gecontroleerd ook hier geen rattensporen aanwezig, preventief is er wel gif geplaatst in de riolen. De ratten zitten op privé-eigendom, hiervoor zal de eigenaar best contact opnemen met een gespecialiseerde firma om de ratten te vangen

Vraag 969: Raadslid Karel Scherpereel (24/05/2019)

Gewijzigde verkeersreglementering voor fietsers

Op 31 mei 2019 wijzigt het verkeersreglement voor een aantal verkeerssituaties. Zo ontstaat de situatie waarin de fietsers de toelating krijgen om bij een rood verkeerslicht rechts af te slaan of rechtdoor te rijden als een speciaal verkeerslicht dit aanduidt. Door die nieuwe regeling ontstaan er twee verschillende soorten rechtsaf/rechtdoor door rood, de ene aangeduid door verkeerslichten en de andere door borden. Als ik de kaart van Brugge bekijk dan zijn er heel wat plaatsen waarin het rechtsaf- of rechtdoor-principe kan worden toegepast. Ik denk maar als ik fiets in de Bossuytlaan en de Generaal Lemanlaan in rijd of als ik op de Ring met mijn fiets aan de Katelijnepoort wil afslaan of op de Maalse Steenweg (richting Brugge) de Doornhut wens in te rijden of... .Worden die punten door die nieuwe regelgeving in kaart gebracht en verschijnen die borden (eventueel lichten) in het straatbeeld in de toekomst?

Antwoord 969:

Gewijzigde verkeersreglementering voor fietsers

Op 31/05/19 zijn inderdaad een aantal nieuwe regels in de wegcode van kracht geworden waarbij o.a. voetgangers, fietsers en gebruikers van elektrische steps beter beschermd worden. Eén van deze nieuwe regels maakt het mogelijk om op een kruispunt alle fietsers (en/of voetgangers) tegelijk groen te geven, het zogenaamde 'vierkant groen'. Tijdens deze fase krijgen alle fietsers en eventueel voetgangers tegelijk groen, zodat ze niet in conflict komen met ander gemotoriseerd verkeer zoals auto's, bussen of vrachtwagens. Dit principe heeft als voornaamste voordeel dat de veiligheid van de fietsers (en voetgangers) sterk verhoogd wordt omdat tijdens deze fase geen enkel ander verkeer toegestaan wordt, waardoor er nauwelijks risico is op aanrijdingen. Het principe van 'vierkant groen' heeft echter ook een aantal nadelen waaronder een verminderde doorstroming (er dient immers een bijkomende verkeerslichtenfase gecreëerd te worden). Daarom is het van het grootste belang om, wanneer we dit principe wensen toe te passen, de voor- en nadelen goed tegen elkaar af te wegen, rekening houdend met de specifieke lokale omstandigheden. Hiervoor zal het noodzakelijk zijn om elke locatie afzonderlijk te bekijken en aan

de hand van intensiteitsmetingen en kruispunttellingen na te gaan of deze locatie in aanmerking komt voor de invoering van 'vierkant groen'.

Op Brugs grondgebied bevindt het overgrote deel van dergelijke locaties zich echter langs gewestwegen, waardoor dit steeds in overleg zal moeten plaatsvinden samen met het Agentschap Wegen en Verkeer / Departement Mobiliteit en Openbare Werken, onder wiens beheer en bevoegdheid de gewestwegen vallen.

Daarnaast ontbreken tot op heden nog steeds de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten (inzake de plaatsingsvoorwaarden van de nieuwe verkeerssignalisatie) zodat de toepassing en de werkelijke uitrol van deze maatregel nog niet meteen in het straatbeeld zal waar te nemen zijn. Dit neemt echter niet weg dat de Lokale Politie in samenwerking met de Mobiliteitsdienst reeds enkele locaties (zoals het kruispunt Scheepsdalelaan – Leopold II-laan) in dit kader nader bestudeert.

Vraag 970: Raadslid Janos Braem (26/06/2019)

Vragen n.a.v. punt 14 gemeenteraad 25 juni 2019

Aangezien er geen antwoord kon gegeven worden op mijn vragen zou ik ze hier graag nog eens stellen. Hopelijk kan er snel een antwoord gegeven worden:

Het gaat over punt 14 op de gemeenteraad van 25 juni 2019:

1. Waarom is de parkeerplaats aan de oostkant van de Slachthuisstraat bij de aansluiting met de ring plots verplaatst tussen het fietspad en het voetpad? Op de andere plaatsen is dit niet het geval. Als er veel parkeerbewegingen zijn is het best om de parkeerplaats tegen de straatkant te leggen, zoals in de rest van het plan het geval is.
2. Als je van de Sint-Pieterszuidstraat vanuit oostelijke richting komt en de ovonde wil oprijden als vrachtwagen. Dan moet je een scherpe bocht naar rechts maken van 90°, misschien zelfs een beetje minder. Hierdoor zal je als vrachtwagen al snel een hoek afsnijden van het fietspad en zo eventuele fietsers omver rijden. Is dit niet een te gevaarlijke situatie?
3. Als je op de ovonde rijdt en er als vrachtwagen in zuidelijke richting wil afrijden, kruis je de fietsers die eigenlijk nog verder op de ovonde willen rijden. Gezien de aanwezigheid van veel fietsers én veel vrachtwagens in die straten lijkt mij ook dit geen veilige oplossing.

Zou het mogelijk zijn om deze elementen mee te nemen in de beslissing en me hier een antwoord op te bezorgen?

Antwoord 970:

Vragen n.a.v. punt 14 gemeenteraad 25 juni 2019

1. ***Waarom is de parkeerplaats aan de oostkant van de Slachthuisstraat bij de aansluiting met de ring plots verplaatst tussen het fietspad en het voetpad? Op de andere plaatsen is dit niet het geval. Als er veel parkeerbewegingen zijn, is het best om de parkeerplaats tegen de straatkant te leggen, zoals in de rest van het plan het geval is.***

De context is zeer specifiek omdat hier een bedrijf (Patat) gehuisvest is dat hier haar poorten heeft. De vrachtwagens zijn echter vrij groot waardoor deze vandaag een enkele keer zelfs tot op de rijweg staan. Mochten we de fietsers tussen parkeerstrook en voetpad plaatsen, dan is de kans reëel dat occasioneel de fietsers tussen geparkeerde auto's en een leverende vrachtwagen moeten laveren wat uiteraard niet wenselijk is. Daarom werd in deze specifieke situatie geoordeeld dat het beter is, ook omwille van de conflictpresentatie, om het fietspad dus aan de straatzijde te situeren.

2. Als je van de Sint-Pieterszuidstraat vanuit oostelijke richting komt en de ovonde wil oprijden als vrachtwagen. Dan moet je een scherpe bocht naar rechts maken van 90°, misschien zelfs een beetje minder. Hierdoor zal je als vrachtwagen al snel een hoek afsnijden van het fietspad en zo eventuele fietsers omver rijden. Is dit niet een te gevaarlijke situatie?

Vrachtwagens moeten niet enkel voorrang verlenen bij oprijden ovonde, er is ook een goede conflictpresentatie, immers bij een aanrijden hebben ze vrij zicht op de fietsers die op de ovonde – in de richting van de Sint-Pieterszuidstraat dus in het zichtveld van de vrachtwagen - rijden. Vanuit de dienst Mobiliteit werd hier dan ook geen probleem in gezien.

3. Als je op de ovonde rijdt en er als vrachtwagen in zuidelijke richting wil afrijden, kruis je de fietsers die eigenlijk nog verder op de ovonde willen rijden. Gezien de aanwezigheid van veel fietsers én veel vrachtwagens in die straten lijkt mij ook dit geen veilige oplossing.

Ook hier kunnen we wijzen op het principe van conflictpresentatie. Een vrachtwagen die op de ovonde rijdt heeft goed zicht op de fietser die op het fietspad rijdt. Als de bestuurder dan ook geen gas geeft om de fietser snel in te halen, zit de fietser ook niet in diens dode hoek en kan de fietser eerst zijn reisweg afleggen zonder conflict (maar wel met een vrachtwagen traag achter zich rijdend op de rotonde wat subjectief minder aangenaam voelt maar dit objectief uiteraard wel is).