

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang

nr. 3 – 19 januari 2021

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 1393: Raadslid Annick Lambrecht (26 oktober 2020)

Ondertunneling N31 Lissewege

Onlangs kreeg ik van Vlaams minister van Mobiliteit een antwoord op mijn vraag in verband met de ondertunneling van de N31 ter hoogte van Lissewege waarbij zij het volgende schrijft, ik citeer:

“Wat betreft het vrachtverkeer in Lissewege:

Tijdens de laatste vergadering met Brugge (juni) is aangegeven door het stadsbestuur dat de tunnel onder de N31 ter hoogte van Lissewege nu niet de prioriteit is.”

Ik heb volgende vragen:

1. Klopt deze uitspraak van de Vlaams minister voor mobiliteit?
2. Wat is de reden dat Brugge de ondertunneling van de N31 ter hoogte van Lissewege niet meer prioritair vindt?

Antwoord 1393:

Ondertunneling N31 Lissewege

In de marge van de persconferentie over de aanpak van de zwarte punten in Brugge (dd 15 06 2020) vond een overleg plaats met Minister Peeters. Hierin werden de lopende studies / projecten voor Brugge overlopen waaronder de vergroening van de busvloot, het wegwerken van de zwarte punten aan het station en de Bloedput, de opstart van de haalbaarheidsstudie voor een fietsersbrug aan de Zandstraat, het complexe project Tweede Zeesluis – Nx en de vergroening van de trambedding in Zeebrugge. Allemaal dossiers waarin er o.i. een breed maatschappelijk en politiek draagvlak is en waar we weten dat mogelijke budgetten ook beschikbaar zijn of beschikbaar gesteld worden. Het dossier doortocht Lissewege werd ook aangekaart op het einde van dit overleg.

Het is foutief om te stellen dat het stadsbestuur Brugge het dossier doortocht Lissewege niet meer prioritair vindt. De realiteit is dat er op Vlaams niveau geen budget is voor alle projecten en het project van de ondertunneling van de N31 ter hoogte van Lissewege is van een aanzienlijke grootorde, waarvoor er geen middelen voorzien zijn en waar er geen budgettaire marge is op Vlaams niveau. U begrijpt dat een project van meer dan 100 miljoen euro een grote impact kan hebben op de vele andere projecten en dossiers voor Brugge. Maar het is niet omdat er nu, zoals ook in vorige legislatuur, misschien urgentere dossiers of projecten zijn dat zomaar kan gesteld worden dat dit betekent dat het niet meer als belangrijk aanzien wordt. Integendeel, zoals in onze beleidsnota opgenomen, blijven we aandringen bij de Vlaamse overheid op de ondertunneling van de N31 in Lissewege, maar dit mag niet ten koste gaan van de lopende studies en projecten voor Brugge.

In opvolging van het overleg werden door onze dienst Mobiliteit ook volgende stappen gezet:

- We drongen bij AWV en het Vlaams Verkeerscentrum aan om een evaluatie te maken van de impact van de A11 op de (ontlasting van de) doortocht Lissewege.
- In het kader van de F31 wordt, zie ook een antwoord op een vorige schriftelijke vraag, de optimalisatie van de fietsinfrastructuur langsheen de N31 onderzocht.

Vraag 1394: Raadslid Pascal Ennaert (7 november 2020)

Snelheid langs de Steenkaai

Veel mensen wandelen en fietsen in Coronatijd. Onder meer langs het kanaal Brugge-Oostende. En dit langs beide oevers.

Het valt daarbij steeds op hoe vlug en hoe intens het vrachtwagenverkeer is op werkdagen en langs de Steenkaai tussen de Scheepsdalebrug en Structo. Het lijkt me zinvol over de hele lengte te beperken tot 30km per uur en dit ook af te dwingen met regelmatige controles en via de inrichting van de weginfrastructuur.

Vandaar volgende vragen:

Is het stadsbestuur bereid over het hele traject tussen Structo en de Scheepsdalebrug een maximumsnelheid van 30 km per uur op te leggen en dit ook op frequente basis te controleren?

Zijn er langs de Steenkaai mogelijkheden om via de inrichting van de weginfrastructuur de snelheid hier te beperken?

Zijn er recente cijfers over de snelheid in dit stuk Steenkaai?

Antwoord 1394:

Snelheid langs de Steenkaai

Is het stadsbestuur bereid over het hele traject tussen Structo en de Scheepsdalebrug een maximumsnelheid van 30 km per uur op te leggen en dit ook op frequente basis te controleren?

Het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u wordt ongunstig beoordeeld. Dit om twee redenen:

- 1) De ruimtelijke (vaart, bomenrij) en situationele context ((uitzonderlijk) zwaar verkeer) in de Steenkaai leidt ertoe dat het niet simpel is om kwalitatieve maatregelen te nemen om de snelheid daar te beperken. Als de snelheid wordt verlaagd naar een zone 30, dan zullen er echter sowieso bijkomende snelheidsremmende maatregelen moeten genomen worden om dit af te dwingen. De mobiliteitsdienst wenst eerst een beter zicht te krijgen op de huidige verkeerssituatie en zal de politionele snelheidsprocedure afwachten vooraleer er eventuele volgende stappen ondernomen zullen worden.
- 2) Het verlagen van de snelheid naar 30 km/u zal het aantal zwaar verkeer niet doen minderen. Het bedrijf Structo is toonaangevend in de bouwsector en zorgt ervoor dat er dagelijks heel wat zwaar verkeer gebruik maakt van deze zijde van de Steenkaai. Dit gegeven zorgt sowieso voor een verkeersonveiligheidsgevoel voor de zachte weggebruiker, los van de gereden snelheid. Er wordt dan ook sterk aanbevolen om als fietser de route te nemen aan de zuidelijke zijde van het kanaal, met name: Houtkaai – Waggelwater – Vaartdijk-Zuid. Dit is de aangewezen fietsroute omdat ze autoluwer en fietsvriendelijker is.

Omwille van conflicten met de andere fietsers door het groot verschil in snelheid worden de speedelecs best langs de Steenkaai geleid maar dan stelt zich wel het probleem dat ook zij zich aan de maximumsnelheid van 30 km/u zouden moeten houden.

Zijn er langs de Steenkaai mogelijkheden om via de inrichting van de weginfrastructuur de snelheid hier te beperken?

De ruimtelijke en situationele context zorgt er voor dat het niet simpel is om kwalitatieve snelheidsremmende maatregelen te ondernemen. De politionele snelheidsprocedure wordt afgewacht.

Zijn er recente cijfers over de snelheid in dit stuk Steenkaai?

Er werd in het recent verleden door de politie een projectmatige snelheidsprocedure opgestart en er werden reeds anonieme tellingen uitgevoerd. Omdat in deze anonieme tellingen ook alle vaartuigen op de Oostendse Vaart werden meegenomen, werden vertekende resultaten verkregen. Daarom zal er opnieuw een anoniem telapparaat geplaatst worden, maar dan aan de kant van de Vaart zodat

enkel de voertuigen op de weg geregistreerd worden. Omdat er geen enkele boom of paal aanwezig is aan deze zijde van de weg, zal de Cluster Openbaar Domein instaan voor het plaatsen van een tijdelijke verkeerspaal zodat de politie haar telapparaat daar aan kan bevestigen. Op basis van deze gegevens kan de mobiliteitsdienst dan een correcte inschatting maken van de huidige verkeerssituatie en de aanwezigheid en snelheid van het zwaar verkeer.

Vraag 1395: Raadslid Jasper Pillen (12 december 2020)

Fietsstraat Leopold Debruynestraat

Ik heb de volgende vragen omtrent de in titel genoemde straat.

- Hoe evalueert het stadsbestuur de invoering van dit principe in deze straat?
- Werden er in 2019 en 2020 snelheidscontroles gedaan in deze straat? Zo ja, wat waren de resultaten?
- Werden er controles gedaan op de naleving van dit principe in deze straat? Met welke resultaten?
- Algemeen: worden er in deze en andere fietsstraten gericht controles gedaan op het naleven van de regel of zijn de vastgestelde overtredingen eerder 'toevallig' door een patrouille die een overtreding vaststelt?

Antwoord 1395:

Fietsstraat Leopold Debruynestraat

Hoe evalueert het stadsbestuur de invoering van dit principe in deze straat?

De invoering van de fietsstraat in de Leopold Debruynestraat en de Driekoningeweg werd niet geëvalueerd aan de hand van een objectieve evaluatie. Er werden dus nog geen tellingen uitgevoerd om zicht te krijgen op het aantal fietsers of gemotoriseerde voertuigen die deze route gebruiken. Sinds de invoering van de fietsstraat hebben we echter geen klachten of opmerkingen gekregen van gebruikers en/of buurtbewoners over het nieuwe statuut. Voor ons wordt dit dan ook beschouwd als een gunstige maatregel.

Werden er in 2019 en 2020 snelheidscontroles gedaan in deze straat? Zo ja, wat waren de resultaten?

Er werden in deze periode geen snelheidsmetingen uitgevoerd in deze straat. Om toch gegevens te verzamelen, zal de lokale politie er een projectmatige snelheidsprocedure opstarten. Dit wil zeggen dat er in eerste instantie een anoniem telapparaat zal worden geplaatst zodat objectieve gegevens over de gevoerde snelheden kunnen verzameld worden. Als blijkt dat er zich een snelheidsprobleem stelt, dan wordt overgegaan tot het plaatsen van een preventief snelheidsindicatiebord om de bestuurders te sensibiliseren en een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen. Indien ook deze preventieve snelheidsmaatregelen geen positief effect hebben op het verkeersgedrag, dan zullen gerichte repressieve snelheidscontroles worden uitgevoerd tijdens de schoolpieken.

Werden er controles gedaan op de naleving van dit principe in deze straat? Met welke resultaten?

In de Leopold Debruynestraat werden geen gerichte controles georganiseerd op het naleven van de verkeersregels in de fietsstraat. Uiteraard wordt hier wel op gelet tijdens de reguliere patrouilles. Nazicht leert ons dat er in deze fietsstraat geen enkele overtreding werd opgesteld. Het is echter wel mogelijk dat er overtredingen werden vastgesteld maar dat de verbalisant geoordeeld heeft om de overtreder aan te spreken en het bij een waarschuwing te houden. Omdat deze opmerkingen niet worden gevat in onze databanken, kunnen we hier geen cijfergegevens over meegeven.

Algemeen: worden er in deze en andere fietsstraten gericht controles gedaan op het naleven van de regel of zijn de vastgestelde overtredingen eerder 'toevallig' door een patrouille die een overtreding vaststelt?

Enkel in de Filips De Goedelaan werden er, na verschillende meldingen, gerichte controles georganiseerd op het naleven van de verkeersregels in de fietsstraat. In de andere fietsstraten werden de overtredingen vastgesteld tijdens de reguliere patrouilles. Hieronder vindt u een overzicht (tot oktober 2020) van het aantal overtredingen in de verschillende fietsstraten.

- a. Filips de Goedelaan : 183

- b. Werfstraat : 5
- c. Weidestraat : 1
- d. Edward de Denestraat : 2
- e. Veldstraat : 2
- f. Driekoningenweg – Leopold Debruynestraat : 0
- g. Noorweegse Kaai – Damse Vaart-Noord : 0
- h. Zandstraat : 2

Wij wensen u wel mee te geven dat de lokale politie (in nauw overleg met de preventiedienst en mobiliteitsdienst) momenteel een projectmatige aanpak (beperkt in tijd en ruimte) voor de naleving van de verkeersregels in fietsstraten uitwerkt. De nadruk wordt hierbij gelegd op een integrale aanpak van het probleem, waarbij er een getrappt systeem wordt voorgesteld, met name:

- STAP 1: VOORBEREIDEN
- STAP 2: OBJECTIVEREN
- STAP 3: PREVENTIEVE EN/OF REPRESSIEVE ACTIES
- STAP 4: EVALUEREN
- STAP 5: OPMAKEN EINDEVALUATIERAPPORT + EVT. BIJSTURINGEN EN AANBEVELINGEN
- STAP 6: NAZORG

De geïntegreerde werkgroep hoopt in januari 2021 een eerste proefproject op te starten volgens deze werkwijze. Omdat het een zeer intensief project is, zal pas na een grondige evaluatie kunnen bekeken worden hoeveel van deze projectmatige werkwijzen er op jaarbasis uitgevoerd kunnen worden. Uiteraard zullen de reguliere patrouilles de controle op de naleving van de verkeersregels in de fietsstraten ook blijven verderzetten.

Vraag 1396: Raadslid Andries Neiryndck (19 december 2020)

Archeologisch onderzoek Chartreuse en De Spie

De ontwikkeling van de kantorenzone aan de Chartreuse en de industriezone aan de Spie door de WVI staat het komend jaar op de agenda.

Wordt er voldoende tijd uitgetrokken voor archeologisch onderzoek in deze deelgebieden?

Kan in het Chartreusegebied terwijl de zone van de "paperclip" met georadar onderzocht worden. Hierdoor blijft de site intact en moet er niet opgegraven worden.

De "paperclip" werd door archeologen steeds als een zeer waardevolle archeologische zone aangeduid.

Antwoord 1396:

Archeologisch onderzoek Chartreuse en De Spie

Het archeologisch vooronderzoek aan de Spie is door Raakvlak uitgevoerd in 2012-2013. De WVI heeft de concrete ontwikkelingsplannen lange tijd in de koelkast gestoken, maar zou graag dit voorjaar de archeologische opgravingen laten uitvoeren. Gezien alle noodzakelijke vooronderzoeken al uitgevoerd zijn, is het een kwestie van een openbare aanbesteding te lanceren en te starten met de werken.

Inhoudelijk gaat het over een zone waar volmiddeleeuwse bewoningssporen gevonden zijn. Aan dit perceel paalt op vandaag een site met walgracht die teruggaat tot de 14de eeuw. Wellicht zitten we hier met de nog oudere voorloper. Veelbelovend, aangezien we eigenlijk niet zo goed weten hoe de bewoning er in deze vroege periode in de polders uitzag.

Verder zijn er een aantal zones geofysisch onderzocht, waar vermoedelijk veldoventjes om bakstenen te bakken stonden. Hoewel Brugge een eigen steenbakkerij had nabij Ramskapelle, was de vraag zo groot dat er ook private ondernemers partijen bakstenen bakten, die via o.a. het Lisseweegs Vaartje naar Brugge werden gevlot. Eventueel bewaarde oventjes kunnen ons ook veel bijleren.

Voor wat het dossier Chartreuse betreft: dat is inderdaad een zone die zeer rijk is aan sporen, gekend via luchtfotografie en die archeologisch zeker gewaardeerd moet worden vooraleer er een bedrijventerrein gebouwd kan worden. Raakvlak deed navraag bij de dienst Ruimtelijke Ordening die wist te melden dat het GRUP goedgekeurd is. Er kan dus principieel overgegaan worden tot ontwikkeling, maar er zijn voor zover gekend nog geen concrete plannen ingediend. Gezien de aanpak van de WVI bij eerdere archeologietrajecten, gaan we ervanuit dat ook dit traject door hen correct doorlopen wordt.

Vraag 1397: Raadslid Karin Robert (2 januari 2020)

Opvraging cijfergegevens interventies en overtredingen oudejaarsnacht

1. Overzicht oproepen tijdens nacht 31 december 2020 - 1 januari 2021: -aantal -reden -situering in Brugge vanwaar de oproep kwam
2. Overzicht overtredingen tijdens nacht 31 december 2020 - 1 januari 2021: -aantal -reden: bv. vuurwerk afsteken ondanks verbod, coronaregels overtreden,... -situering in Brugge waar de overtreding plaats vond
3. Hoeveel interventies werden uitgevoerd? Wat waren de gevolgen van deze interventies?

Antwoord 1397:

Opvraging cijfergegevens interventies en overtredingen oudejaarsnacht

De politie-interventies van de nacht tussen 31 december en 1 januari van 20:00 tot 8:00 werden bekeken. In die periode zijn er 51 interventies uitgevoerd waarvan er 41 het gevolg zijn van een melding aangevuld met 10 'ambtshalve vaststellingen' door de politie. Hieronder wordt in twee tabellen een overzicht gegeven van de aantallen, de reden en de situering in Brugge volgens de regio's.

Overzicht van de interventies:

		totaal	RC	RO	RN	RW	onb.
Covid (24)	lockdownfeest	11	6	3	1	1	
	vuurwerk	10	2	2	1	5	
	social distance	1	1				
	verplaatsing	2	1		1		
hulpverlening divers		9	5	2	2		
interventie andere dienst		3	2			1	
dronkenschap		2			1	1	
beschadigingen		2	2				
twist		3			3		
diefstal		1				1	
verlies		1					1
zelfmoordpoging		1			1		
diverse toezichten		5	4		1		
Algemeen totaal		51	23	7	11	9	1

Van de 24 Covid interventies zijn er 22 het gevolg van een oproep en 2 ambtshalve vaststellingen door de politie (1 social distance en 1 vuurwerk)

Overzicht van de inbreuken:

		totaal	RC	RO	RN	RW	onb.
Covid (31)	lockdownfeest	26	26				

	vuurwerk	1	1				
	social distance	4	4				
dronkenschap		2			1	1	
beschadigingen		2	2				
diefstal		1				1	
twist		1			1		
verlies		1					1
zelfmoordpoging		1			1		
Algemeen totaal		39	33	0	3	2	1

Van de 11 gemelde lockdownfeestjes zijn er 5 waarbij processen-verbaal werden opgesteld, allemaal in het centrum van Brugge.

Er werden 9 vuurwerken gemeld en bij geen enkel daarvan een proces-verbaal opgesteld. Het enige proces-verbaal voor vuurwerk was een ambtshalve vaststelling met betrapping op heterdaad.