

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

27ste jaargang

nr. 37 – 3 oktober 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.

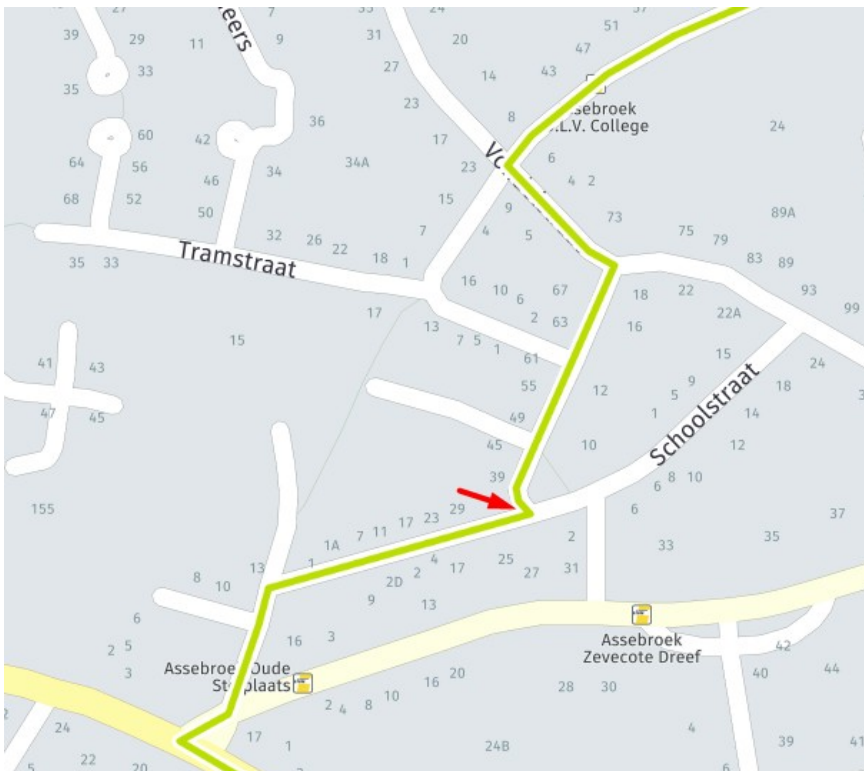
Vraag 2386: Raadslid Pascal Ennaert (30 augustus 2023)

Gevaarlijke situatie op route buslijn 4

Met het vertekenen van de routes van de buslijnen worden op bepaalde plekken nieuwe verkeersonveilige situaties gecreëerd.

Zo gebeurde er reeds een ongeval met een bus en een bestelwagen op de hoek van de Schoolstraat en de Sint-Kristoffelstraat.

In de foto hieronder zie je de route van de Lijnbus 4 richting Van Zuylen. De rode pijl geeft de hoek Schoolstraat – Sint-Kristoffelstraat aan.



Dit kruispunt werd pas recent terug heraangelegd. Zie de luchtfoto hieronder.



Het meeste verkeer gebruikt de St-Kristoffelstraat en moet dus op dit kruispunt afslaan. Gewone wagens zie je hier heel vaak hun bocht wat afsnijden. Niettemin, als iedereen op z'n vak blijft kan je zonder problemen elkaar kruisen in deze bocht.

Met bussen of vrachtwagens is het onmogelijk om deze bocht te nemen zonder op het andere vak te komen. Sinds 1 juli rijden er per uur 6 via dit kruispunt, die dus ook deze bocht moeten nemen.

Buurtbewoners zagen reeds bussen 'haperen' aan de betonbollen die de berm afbakenen. Wie dus over de boordsteen rijdt, komt dus tegen zo'n bol. Het was dus niet lang wachten op het eerste ongeval (vorige vrijdag).

Op de foto hieronder zie je waar die 'betonbollen' staan.



Vanaf 1 september komen er op deze route nog eens extra schoolbussen bij die kinderen naar de scholen brengen die iets verder in de Sint Kristoffelstraat gelegen zijn (o.a. OLVA). En dan is er ook nog de combinatie met een massa fietsende schoolkinderen.

Daarom volgende vragen:

- Vroeger werd OLVA bediend via een bus die ook via BLOSO en WZC Westervlier passeerde. Die laatste twee hebben nu geen haltes meer. Wat reeds veel klachten genereerde. Als deels wordt teruggekeerd naar deze oude route dan kunnen ze ook die twee andere haltes terug bediend worden en wordt de moeilijk te nemen bocht in de Sint-Kristoffelstraat vermeden. Is dit mogelijk?
- Kan de route bij de evaluatie in het najaar nog worden herbekeken?
- Zal bij bestemming van de route het recent heraangelegd kruispunt opnieuw worden aangelegd in functie van een veiliger passage van de vele bussen?

Antwoord 2386:

Gevaarlijke situatie op route buslijn 4

1. Over de nieuwe route

Op 1 juli werd het nieuwe busplan ingevoerd. Zoals toegelicht op het Algemeen Berek van 12 september, werd het busplan uitgewerkt binnen de decretale principes "basisbereikbaarheid". Dit betekent:

- Een vraaggericht aanbod: op basis van reële en potentiële gebruikersaantallen;
- Sterke assen waar de grootste noden zijn. Met aandacht voor doorstroming;
- Lijnen bundelen waar mogelijk;
- Hoge frequenties op de drukste lijnen;
- Richtlijnen haltes;
- Eénduidige reiswegen en verhoogde leesbaarheid;
- Sterk avondnet als verlenging van het reguliere aanbod;
- Vervoer Op Maat als aanvulling op het reguliere aanbod;
- Inzetten op combimobiliteit;
- Budgetneutraal, waardoor soms moeilijke keuzes gemaakt moesten worden.

De case Sport Vlaanderen/Westervier werd naar aanleiding van uw schriftelijke vraag toegelicht tijdens het Algemeen Berek. Na een grondige analyse (onder andere van het aantal opstappers aan de voormalige halte én aan andere haltes in de buurt) werd hier gekozen om het openbaar vervoer te bundelen op de corridor Maalse Steenweg (Lijn 1). Lijn 4 werd geënt op een tracé met OLVA, SASK en het hart van woonwijk (interactie met "budgetneutraliteit"). De Lijn halteert dan ook niet meer net aan Sport Vlaanderen en Westervier. Al liggen er nog haltes op wandelafstand:

- Onze-Lieve-Vrouwecollege (lijn 4) – doorsteek langs achterzijde;
- Altebijstraat (lijn 1/58).

Vanaf januari 2024 zal hier Vervoer Op Maat voorzien worden.

2. Evaluatie

Sport Vlaanderen/Westervier komt regelmatig terug in de feedback over het busplan. Het spreekt dan ook voor zich dat deze meegenomen wordt in de grondige evaluatie die eind 2023 voorzien is. Eventuele aanpassingen op het terrein zullen pas vanaf begin volgend jaar zichtbaar zijn. Grote wijzingen zullen pas ten vroegste in juli 2024 ingevoerd worden. De Lijn wijst er nogmaals op dat één halte toevoegen vaak een grote impact heeft op de volledige lijnvoering, met mogelijk negatieve gevolgen op andere locaties. Bovendien moet De Lijn steeds budgetneutraal werken (en zou er dus elders mogelijk geschrapt worden in de lijnvoering).

3. Heraanleg kruispunt

Tijdens het operationeel overleg met De Lijn werd meegedeeld dat dit kruispunt, mits de chauffeurs de nodige aandacht aan de dag leggen, geen probleem schept.

Vraag 2387: Raadslid Annick Lambrecht (4 september 2023)

Verkeersveiligheid Rijselstraat Sint-Michiels

In het kader van de opstart van het nieuwe schooljaar en dus veel schoolgaande fietsers, werd ik gecontacteerd aangaande verkeers(on)veiligheid in de Rijselstraat te Sint-Michiels.

1. Fietsers kunnen nog een lange tijd het Kerkebeekpad niet gebruiken en zijn genoodzaakt de Rijselstraat te nemen
2. Door het nieuw busplan van De Lijn rijden er sinds 1/7/2023 heel wat meer bussen (komende van Loppem en Zedelgem) langs de Rijselstraat. Op het spitsuur wordt dit aantal nog opgedreven...
3. Er wordt ervaren dat steeds meer doorgaand verkeer (en ook zwaar verkeer) door de Rijselstraat rijdt. Rijselstraat dat fungeert als alternatief voor (file in) de Koning Albert I laan. Snelheidsbeperking en voorrang van rechts wordt door dit doorgaand verkeer weinig gerespecteerd.
4. De asverschuivingen in de kern die momenteel voorzien zijn, worden wel door fietsers en de meeste personenwagens, maar niet door zware voertuigen gerespecteerd. Fietsers worden soms op enkele centimeters voorbijgestoken.



5. De schuin geparkeerde wagens merken bij het uitrijden het aankomend verkeer moeilijk op.

Volgens buurtbewoners is de huidige situatie niet veilig voor het plaatselijk verkeer, en zeker niet voor (jonge) fietsers.

Ik had dan ook graag de volgende vragen gesteld:

1. Kunnen volgende suggesties worden onderzocht op haalbaarheid? Zo ja, graag plan van aanpak en timing. Zo niet, waarom niet?
 1. Rijselstraat voorzien van fietssuggestiestroken?
 2. Gedeelte kern voorzien als fietsstraat/fietszone?
 3. Op termijn heraanleg van deze kern (de asverschuivingen en diagonaal parkeren is niet veilig)
 4. Ontmoedigen van sluipverkeer langs Rijselstraat
 5. Bussen De Lijn komende van Loppem/Zedelgem niet door Rijselstraat, wel door de Heidelbergstraat/Spoorwegstraat laten rijden, wat mogelijks ook positief onthaald zou worden door veel bewoners van Sint-Michiels die momenteel niet bediend worden.

Antwoord 2387:

Verkeersveiligheid Rijselstraat Sint-Michiels

1. Het invoeren van infrastructurele maatregelen voor fietsers, zoals fietssuggestiestroken of fietspaden, worden getoetst aan het beleidskader fietsvoorzieningen. Voordat wij hier uitspraken kunnen over doen, moeten hiervoor de nodige objectieve gegevens voor verzameld worden. De mobiliteitsdienst zal instaan voor objectieve verkeerstellingen, maar kan gezien de hoeveelheid aan dergelijke vragen geen timing bezorgen.
2. Fietsstraten en bij uitbreiding fietszones zijn geen doel op zich en zijn ook geen zaligmakende oplossing. Voor de invoering van een dergelijke regeling moet er aan bepaalde voorwaarden voldaan worden. Het zomaar invoeren van een fietsstraat kan het net onveiliger maken voor fietsers als dit onoordeelkundig gebeurt. Eén van de voorwaarden voor het invoeren van een fietsstraat is dat er geen hoogfrequent openbaar vervoer plaatsvindt in deze straat. Gezien de aanwezigheid van het kernnet in de Rijselstraat kan dit hier niet.
3. Bij een toekomstige heraanleg van de Rijselstraat zal vertrokken worden vanuit de basisprincipes van de verkeersveiligheid. Er zal echter ook moeten gewaakt worden voor een evenwicht van parkeerplaatsen voor de aanwezige handelaars en bewoners. Er is nog geen termijn gekend voor een heraanleg.
4. De wegbeheerder, AWV, is samen met alle betrokken partijen bezig met het opmaken van een streefbeeldstudie van de Koning Albert I-laan (N397). In deze voorlopige visie wordt de Rijselstraat bevestigd als route voor het openbaar vervoer samen met fietsers en lokaal

verkeer. Het doorgaand verkeer dient de Koning Albert I-laan te nemen. In de studie zal ook gekeken worden voor eventuele infrastructurele ingrepen die dit bestendigen.

De Koning Albert I-laan werd ook overwogen als OV-as, maar dan wordt de afstand t.o.v. de kern van Sint-Michiels nog groter en zijn er ook weinig doorsteken op de plaatsen waar haltes langs N397 mogelijk zijn. Dit zou het voor de bewoners van Sint-Michiels moeilijker maken om de bus te nemen.

5. De streeklijnen Loppem/Zedelgem volgen nu een kortere reisweg door de Rijselstraat waardoor het bedieningsgebied voor potentiële reizigers nu groter is. Via de vroegere route langs de Spoorwegstraat beperkte de spoorweg het bedieningspotentieel zeer sterk. In de volgende fase van het busplan worden deze streeklijnen nog verder omgevormd tot lijnen 70a en 70b. Hierdoor ontstaat er een 30'-frequentie naar Loppem/Zedelgem en een uurfrequentie naar Aartrijke, Torhout en Veldegem. Binnen Brugge bieden de streeklijnen ook aanvullende bediening voor Sint-Michiels (bv. Sint-Michiels Stokvelde). Terug aanpassen naar Heidelbergstraat-Spoorwegstraat zou andere hiaten in het netwerk creëren en zou nefast zijn voor de budgetneutraliteit van het OV-plan.