

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

27ste jaargang

nr. 43 – 14 november 2023

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 2424: Raadslid Pol Van Den Driessche (10 september 2023)

Blauwsteen - vervolgvraag

De stoeprandsteen, die vroeger in blauwsteen was over een lengte van circa 70 meter (vanaf huisnummer 51 tot aan de Garenmarkt), is door de aannemer vervangen door een minderwaardige betonvoorsteen. Dit veranderde het uitzicht van de Nieuwe Gentweg in belangrijke mate ten overstaan van de vroegere toestand. Dit is bepaald niet mooi in onze historische binnenstad.

Mijn concrete vraag aan het stadsbestuur is dat de aannemer wordt verplicht om ook dit mankement te repareren.

Antwoord 2424:

Blauwsteen - vervolgvraag

De initiële opmerking als dat de voetpadverharding ter hoogte van de voordeur van nr. 51 in blauwsteen hersteld werd met betontegels was terecht. De betrokken nutsmaatschappij zal het nodige doen voor herstel in oorspronkelijke toestand. De boordstenen blijven echter ongewijzigd. De voetpadverharding in blauwstenen tegels is afgeboord met blauwstenen trottoirbanden. De voetpadverharding in betontegels is afgeboord met betonnen trottoirbanden. Zie streetview foto uit 2014 in bijlage.

Er is dus geen grond om de aannemer van de nutsmaatschappijen de boordsteen te laten vervangen.



Vraag 2425: Raadslid Olivier Strubbe (25 september 2023)

Heraanleg Willem van Saeftingestraat

Ik mocht op 20 sept een antwoord ontvangen op mijn sv. Het antwoord was kort en bondig en heb begrip dat er momenteel geen centen zijn voorzien. Daarop stel ik dan graag een nieuwe vraag, die eigenlijk al verwerkt zat in mijn oorspronkelijke SV.

Zijn er dan geen oplapwerken mogelijk, want de situatie kan zo geen jaren meer aanslepen natuurlijk?
Zodat er ook voor de bewoners en voorbijgangers wat meer comfort kan zijn.

Antwoord 2425:

Heraanleg Willem van Saeftingestraat

Plaatselijk herstel kan niet opgenomen worden met de ploeg. Daarvoor zijn de werken te omvangrijk en afwijkend van de werken die gebruikelijk worden uitgevoerd. Inzet van een raamovereenkomst leidt tot hoge kosten die niet te verantwoorden zijn zo kort voor een volledige heraanleg (incl. riolering) en gaan bovendien gepaard met het risico op verdere beschadiging van de riolering en rioolbreuken. Er wordt dus best zo spoedig mogelijk een dossier voor integrale heraanleg opgestart, binnen de marges van de budgetten die hiervoor ter beschikking zijn.

Vraag 2426: Raadslid Annick Lambrecht (10 oktober 2023)

Bussen in de Rijselstraat

In mijn vorige vraag dd. 4/09/2023 aangaande de verkeersveiligheid in de Rijselstraat werd aangekaart dat er heel wat lijnen van De Lijn door de Rijselstraat rijden terwijl andere delen van Sint-Michiels amper bediend worden.

In uw antwoord meldt u het volgende:

" 4. 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."

Buurtbewoners melden ons intussen dat er tijdens de ochtendspits sinds de invoering van het nieuwe busplan de volgende lijnen doorheen de dorpskern van Sint-Michiels rijden:

- lijn 2 Kinopolis (3 per uur)
- lijn 5 Sint-Michiels (3 per uur)
- lijn 72 Loppem/Zedelgem (2 per uur + 1 extra tijdens spitsuur)
- lijn 74 Torhout/Roeselare (1 per uur en 3 extra tijdens spitsuur)
- lijn 311 Vives (3 tijdens spitsuur)
- lijn 319 De Varens (1 tijdens spitsuur)

Dit komt op meer dan 30 bussen in beide richtingen (tijdens spitsuur) in een vrij smalle straat van de dorpskern, waar op dat tijdstip ook heel wat ander verkeer door moet. Denk maar aan schoolgaande fietsers, gezien er heel veel scholen zijn gevestigd en het Kerkebeekpad momenteel geen alternatief biedt door de werken.

Vandaar de volgende vragen:

1. Kunnen bepaalde lijnen niet langs de Koning Albert I-laan of langs de Spoorwegstraat (waar ook scholen gevestigd zijn)/Heidelbergstraat? Daarmee wordt dan ook een blinde vlek bediend.
2. Waarom loopt de buslijn 311 Vives van station naar Vives langs de Rijselstraat en wordt dit niet voorzien langs de Koning Albert I-laan wat veiliger en sneller zou zijn?
3. Waarom zou deze kleine aanpassing "nefast zijn voor de budgetneutraliteit van het OV-plan", zoals u stelt in uw antwoord? Graag verduidelijking. Zou dit niet eerder een financieel voordeel opleveren gezien minder haltes en dus ook snellere doorstroming?

Antwoord 2426:

Bussen in de Rijselstraat

1. In functie van de dorpskern van Sint-Michiels, de aanwezigheid van de scholen en handelaars is steeds geopteerd om de Rijselstraat als OV-as aan te duiden. De grote doorstromingsproblemen op de N397 – Koning Albert I-laan spelen hierin eveneens een doorslaggevende factor. Om de OV-as te verplaatsen naar de N397 – Koning Albert I-laan dienen daarvoor eerst enkele belangrijke structurele maatregelen genomen te worden, zoals ook omschreven in de streefbeeldstudie N397. Het betreft o.a. een aangepaste visie op het parkeerbeleid in het centrum/centrumparkings, downgraden N397, ontwikkeling Kinopolis site in het kader van een volwaardig Hoppinpunt, ... Op lange termijn is dit dus een mogelijkheid, maar dit is niet haalbaar op korte of middellange termijn.
2. Lijn 311 is een functionele lijn in functie van scholen. Deze is specifiek ingericht voor schoolgaande jeugd. Deze bussen rijden dan ook enkel tijdens de begin- en einduren van de school (tijdens de spits, wanneer de doorstroming op de N397 niet gewaarborgd is). Het is dus ook de bedoeling dat deze lijn zoveel mogelijk grote scholen aandoet, zodat zoveel mogelijk studenten hier gebruik van kunnen maken.
3. Dergelijke aanpassingen moeten bekeken worden na een grondige evaluatie en binnen het volledige net. Grote aanpassingen aan de routes hebben ook een langere doorlooptijd. Dit komt doordat dit een gevolg heeft voor andere lijnen in het bussennet en zo rechtstreeks de lijnvoering, de netplanning, de uurroosters, de dienstregeling en dienstroosters van de chauffeurs (en dus ook de vakbonden). Afhankelijk van de aanpassing aan het volledige net (en dus niet enkel één lijn) heeft dit een invloed op het budget. Dergelijke wijzigingen moeten bijgevolg grondig bestudeerd worden en zullen dus zeker niet voor de zomer van 2024 ingevoerd worden.

Vraag 2427: Raadslid Andries Neiryck (11 oktober 2023)

Gevelbekleding Concertgebouw Brugge

Bij de bouw van het Concertgebouw werd bespaard op duurzaamheid. De duurzame keuze voor een onderbouw in aluminium, werd destijds vervangen door de goedkopere keuze om houten latten te verkiezen waaraan de terracotta geveltegels bevestigd konden worden.

Goed dat dit besef er nu wel is, maar toch zijn er nog wat kritische vragen:

- Aan de noordzijde hebben fotovoltaïsche tegels geen zin omdat er te weinig zonlicht is, hoe wordt deze wand aangepakt?
- Met een groot deel van de tegels is niets mis. Wat gebeurt er straks met de liefst 68.000 PROBLEEMLOZE terracottategels van het Concertgebouw? Zullen deze tegels worden gerecupereerd, en door de stad elders worden ingezet? Worden ze ergens bewaard?
- Worden de tegels op een achterliggende metalen structuur die deze keer WEL duurzaam verankerd, zoals bijvoorbeeld aluminium?

Antwoord 2427:

Gevelbekleding Concertgebouw Brugge

Op 9 oktober 2023 nam het college kennis van de stand van zaken van de problematiek van de dak- en gevelbedekking van het Concertgebouw (CBS-dossier: 2023_CBS_04611). Alle beschikbare informatie staat in deze nota en vindt u in bijlage.

Wat uw specifieke vragen betreft, kunnen wij echter niet anders dan u meedelen dat alles zich nog in de onderzoeksfase bevindt en dat het nog te vroeg is om hier uitspraken over te doen.

Bijlage:

Klik door op pdf-document hieronder of zie aparte bijlage bij bulletin van vragen en antwoorden 43.



bva 43 - Bijlage -
Besluit - 2023-11-03

Vraag 2428: Raadslid Annick Lambrecht (12 oktober 2023)

Bushokje en vuilnismand haltes Vaartstraat en Sint-Pieterskerklaan

Buurtbewoners namen recent contact op om te informeren of er een bushokje en een vuilnismand konden worden geplaatst aan de halte Vaartstraat-Velotel & de halte Vaartstraat-Sint-Pieterskerklaan. Gebruikers van deze bushaltes kunnen nergens schuilen als het regent. Ook ontbreekt het daar aan vuilnismanden met als gevolg dat er daar redelijk wat afval op de grond wordt gegooid.

Vandaar de volgende vragen:

1. Wat zijn de plannen met deze haltes?
2. Worden er de komende weken al bushokjes geplaatst, gezien het al volop is beginnen regenen en de eerste aanpassingen pas ten vroegste voor januari zijn?

Antwoord 2428:

Bushokje en vuilnismand haltes Vaartstraat en Sint-Pieterskerklaan

Halte Sint-Pieters Handboogstraat (in de Vaartstraat)

1. Begin 2023 werd een proefopstelling geplaatst van dit zogenaamd Zweeds perron. Hierbij wordt een deel van de rijbaan ingenomen voor het ontwerp van een perron. Voertuigen kunnen deze constructie slechts passeren op één rijstrook door middel van altemerend verkeer. Op deze manier kunnen er twee toegankelijke haltes gecreëerd worden én fungeert deze als snelheidsremmende maatregel. De halte werd positief geëvalueerd en werd ondertussen volledig uitgetekend door Cluster Openbaar Domein (zie bijlage). De goedgekeurde plannen kunnen momenteel niet uitgevoerd worden wegens de werken in de Sint-Pieterskerklaan. Van zodra mogelijk (einde werken Sint-Pieterskerklaan) en afhankelijk van andere prioriteiten, wordt deze halte uitgevoerd in het voorjaar van 2024.
2. Bij de definitieve aanleg wordt een busschuilhuisje voorzien aan de zijde van de bebouwing. Plaatsing van het busschuilhuisje in de huidige toestand zou de doorgang op het voetpad blokkeren. Wij zullen dus tussentijds geen schuilhuisje plaatsen

Haltes Sint-Pieters de Halleuxstraat & Poelweg (in de Sint-Pieterskerklaan)

1. In het goedgekeurd ontwerpplan was op beide halteparen telkens één schuilhuisje voorzien. Echter door de gewijzigde reisroute van de nieuwe lijn 5 (sinds 01/07/2023), staan deze schuilhuisjes aan de verkeerde zijde van de rijbaan ingetekend. Busschuilhuisjes staan idealiter aan de opstaphalte van een haltepaal. Het is aan die halte dat reizigers wachten op een bus en dus geschild willen staan. Een afstaphalte heeft doorgaans geen schuilinfra nodig.
Er is een Collegenota in opmaak om deze schuilhuisjes aan de opstaphaltes te voorzien (zowel voor halte de Halleuxstraat en halte Poelweg).
2. De werken zijn volop in uitvoering. Van zodra goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen wordt opdracht gegeven aan JCDecaux om de schuilhuisjes te plaatsen.

Bijlage:

Klik door op pdf-document hieronder of zie aparte bijlage bij bulletin van vragen en antwoorden 43.



bva 43 - Bijlage
bushokje en vuilnis

Vraag 2429: Raadslid Annick Lambrecht (5 oktober 2023)

Trajectcontrole Torhoutse Steenweg - opvolgingsvraag

In haar antwoord op schriftelijke vraag nr. 967 van 16 maart 2023 over de problematiek rond de werking van trajectcontroles op Brugs grondgebied, liet minister Peeters optekenen dat de trajectcontrole gesitueerd op de N032 (beide richtingen) al geïnstalleerd werd, maar dat er door de uitbreiding van de bebouwde kom geen uniform snelheidsregime meer aanwezig was waardoor de trajectcontrole niet kan worden verwerkt. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zou daarop twee oplossingen hebben voorgesteld: een verplaatsing van één van beide polen of de bebouwde kom opnieuw terugbrengen naar zijn oorspronkelijke staat. Volgens de minister werd er op het moment van het antwoord nog geen reactie ontvangen door de lokale politiezone.

Het antwoord dat ik kreeg van u, burgemeester, leerde een ander verhaal. De informatie in het antwoord van de minister zou niet stroken met de werkelijkheid. Er is geen uitbreiding van de bebouwde kom. De locatie van het bord F3 is sedert jaar en dag onveranderd gebleven, namelijk ter hoogte van Torhoutse steenweg kilometerpaal 3.7. Wel besliste het college van burgemeester en schepenen op 24 september 2018 in het kader van het Actieplan Veilige Schoolpoort om het snelheidsregime op de Torhoutse Steenweg tussen het einde van de bebouwde kom en kilometerpaal 4.1 terug te brengen van 70 km/uur naar 50 km/uur (2018 CBS 04158) en dat door het aanbrengen van C43-verbodsborden 50 km/uur.

Vanuit de politie werd daarop een advies "gunstig onder voorwaarden" verleend omdat er was vastgesteld dat er op het bewuste tracé een ANPR-camera voor trajectcontrole door AWV was geïnstalleerd. De bezwaren waren de volgende:

1. het gegeven dat noch het stadsbestuur, noch de politie op enige manier waren betrokken bij de installatie van die trajectcontrole;
2. het gegeven dat het tracé van de trajectcontrole over twee verschillende snelheidsregimes liep, wat de legitimiteit van de vaststellingen ernstig in het gedrang zou brengen;
3. het gegeven dat het tracé van de trajectcontrole over twee verschillende politiezones liep wat onduidelijkheid met zich meebracht op het vlak van de afhandelingsverantwoordelijkheid van de vastgestelde inbreuken.

In een overleg op 12 mei 2023 waarop zowel AWV, het stadsbestuur als de lokale politie aanwezig waren, kwam AWV met het voorstel om aanpassingen aan de trajectcontrole uit te voeren op basis van een analyse van het wegsegment (snelheidsdata, ongevalanalyse, etc). De stad Brugge ging akkoord om het portaal aan te passen en te verplaatsen op basis van die objectieve analyse.

Op een nieuwe vraag naar een stand van zaken rond de trajectcontrole in de Torhoutse Steenweg kreeg ik van minister Peeters volgend antwoord:

"De terugkoppeling werd uitgevoerd op 7 augustus 2023 tussen PZ Brugge en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Zodra een consensus bereikt wordt, zal het project verder bepaald worden."

Vandaar de volgende vragen:

1. Werd er nu een consensus bereikt tussen PZ Brugge en het Agentschap Wegen en Verkeer?
 1. Zo ja, vanaf wanneer wordt de trajectcontrole in de Torhoutse Steenweg in werking gesteld?
 2. Zo niet, waarom niet?

Antwoord 2429:

Trajectcontrole Torhoutse Steenweg - opvolgingsvraag

Op een ambtelijk overleg tussen Agentschap Wegen en Verkeer en de lokale politie Brugge werden door AWV twee scenario's voorgesteld met het oog op de inwerkingstelling van de trajectcontrole langsheen de N32 (Torhoutse Steenweg).

Scenario 1 omvatte de verplaatsing van het bestaande snelheidsportaal ter hoogte van kilometerpaal 3.7 (zone 50 km/uur) naar kilometerpaal 4.2 (het begin van het snelheidsregime 70 km/uur). Dit bracht met zich mee dat er geen trajectcontrole meer aanwezig zou zijn op het wegtracé waar 50 km/uur geldt, maar enkel nog op het wegtracé waar 70 km/uur geldt en dit tot op het grondgebied van de PZ Het Houtsche.

Scenario 2 omvatte de plaatsing van een bijkomend snelheidsportaal ter hoogte van kilometerpaal 4.2 (scheiding tussen zone 50 km/uur en 70 km/uur). De twee bestaande snelheidsportalen (kilometerpaal 3.7 en kilometerpaal 6.6) zouden behouden blijven waardoor er twee onderscheiden metingen uitgevoerd zouden kunnen worden, enerzijds binnen het wegtracé van 50 km/uur en anderzijds binnen het wegtracé van 70 km/uur.

Vanuit het stadsbestuur werd duidelijk gecommuniceerd dat de voorkeur uitging naar scenario 2 en dat er niet akkoord werd gegaan met het voorstel van scenario 1. Scenario 2 omvatte immers niet alleen een trajectcontrole over het volledige wegtracé, maar zorgde er ook voor dat de schoolomgeving binnen het wegtracé van 50 km/uur mee werd opgenomen binnen de trajectcontrole.

Het standpunt van het stadsbestuur werd door de lokale politie ter kennis gebracht aan AWV. Momenteel wordt er afgewacht welke stappen AWV zal ondernemen in het kader van de uitwerking van scenario 2.'