

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang
nr. 23 – 23 juni 2020

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 1247: Raadslid Karel Scherpereel (9/03/2020)

Toegankelijke toiletten bib Sint-Kruis en Sint-Pieters

Het is mij ter ore gekomen dat bij de renovatie van de bib in St.-Kruis de sanitaire ruimte niet mee vernieuwd is. Dit heeft gevolgen. Het toilet voor rolstoelgebruikers, dat sterk gedateerd is, is niet in overeenstemming gebracht met de huidige normen en verwachtingen inzake toegankelijkheid. Uit een andere getuigenis blijkt verder dat het toilet van de bib van St.-Pieters ook niet goed toegankelijk is. Goede sanitaire voorzieningen voor iedereen voorzien, ook voor rolstoelgebruikers voor wie niet elk toilet bruikbaar is, is belangrijk, zeker ook in de deelgemeenten. Het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap uit 2006 vraagt alle bestuursniveaus systematisch met het verbeteren van toegankelijkheid aan de slag te gaan.

Hoe wil stad Brugge de toegankelijkheid van de twee genoemde toiletten verbeteren?
Hoe plant de stad meer publieke en toegankelijke toiletten te voorzien, zeker ook in de deelgemeenten? (m.a.w. is er een plan van aanpak?)

Antwoord 1247:

Toegankelijke toiletten bib Sint-Kruis en Sint-Pieters

Het is inderdaad van belang dat de openbare toiletten voor iedereen toegankelijk zijn. Door gewijzigde inzichten en veranderende normen is het inderdaad zo dat niet alle toiletten in onze stadsgebouwen meer voldoen aan de hedendaagse normen. Toiletten en toegankelijkheid worden dan ook steeds meegenomen bij grondige renovaties van onze stadsgebouwen.

Specifiek voor de bibliotheek van Sint-Kruis volgt nog een renovatiefase waarbij ook de toiletten worden gerenoveerd en aangepast aan de hedendaagse normen. Voor de toiletten van De Dijk in Sint-Pieters is een studie over het gebouw lopende om deze op te waarderen naar een volwaardig buurtcentrum. Ook bij deze renovatie worden de toiletten vernieuwd en aangepast aan de toegankelijkheidsnormen die vandaag gelden.

Voor wat betreft uw vraag in verband met een plan van aanpak rond publiek toegankelijke toiletten, bezorgen wij u het antwoord van zodra we dit ontvangen.

Aanvullend antwoord 1247:

Plan van aanpak toegankelijk publiek sanitair

Stad Brugge heeft een plasplan voor het centrum (<https://www.brugge.be/publieksanitair>). Hiernaast wordt gebruik gemaakt van de app 'Hoge Nood' (<https://www.hogenoed.nu/index.php>). In beide tools worden rolstoeltoegankelijke toiletten aangeduid met een symbool.

We werken intussen aan een stadsbreed gedragen plan dat bepaalt hoe we de toegankelijkheid van het publieke sanitair de komende legislatuur zullen optimaliseren in Brugge. Voor de zomer komt een stuurgroep samen getrokken door dienst preventie met als doel een plan van aanpak vast te leggen om het bestaande plasplan te actualiseren en in het najaar te landen met een plan hoe de komende vijf jaar op grondgebied Brugge het toegankelijk publiek sanitair te optimaliseren.

De nieuwe toegankelijkheidsambtenaar heeft bovendien als opdracht een strategisch beleid rond toegankelijkheid vorm te geven. Rolstoeltoegankelijk publiek sanitair is hierbij ook een belangrijk onderdeel. De toegankelijkheidsambtenaar wordt dan ook betrokken in de opmaak van dit plan.

Vraag 1255: Raadslid Janos Braem (2/01/2020)

Wegversmallingen Ter Doeststraat Lissewege

In Lissewege zijn recent wegversmallingen aangebracht in de Ter Doeststraat. Ik hoorde van bewoners dat de wegversmallingen niet zo duidelijk zijn aangebracht, ze zijn met name niet voldoende verlicht. Er is al twee keer een klein ongeval aan de versmallingen gebeurd zonder veel schade, wegens de slechte zichtbaarheid. Zou het mogelijk zijn om deze wat zichtbaarder te maken?

Antwoord 1255:

Wegversmallingen Ter Doeststraat Lissewege

Omwille van de klachten werden de aangebrachte obstakels (verkeerseilandjes) en verkeersborden voorlopig weggenomen om nieuwe ongevallen te vermijden.

Er wordt een voorstel uitgewerkt dat zal worden voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen. Verlichting mag niet in natuurgebied.

Een werkgroep wordt opgericht door de burgemeester.

Vraag 1256: Raadslid Karel Scherpereel (23/01/2020)

Bisschopsdreef

HALLUCINANT! Dat is het enige woord dat ik kan uitspreken toen ik de Bisschopsdreef inreed met mijn bejaarde ouders naar hun huisarts. Ik dacht dat ik mij op de landingsbaan van Zaventem waande (zie foto)... maar nee, ik was op Brugs grondgebied. Ik heb mijn 87-jarige moeder twintig meter verder dan gewoonlijk van de oprit moeten afzetten en ik heb haar dan begeleid naar de dokter.

Volgens recent geplaatste (wegneembare ?)verkeerspalen mag er immers niet meer worden geparkeerd noch tussen de bomen, noch op de opritten!

Beste verantwoordelijke van die paaltjes... Wie heeft ooit beslist om in de eerste honderd meter van die straat honderden houten paaltjes te zetten? Dit moet de Brugse belastingbetaler veel geld hebben gekost voor een residentiële wijk. Mij werd verteld 38.000 euro, maar dat betwijfel ik. Zo'n houten paaltjes zullen het ook niet lang volhouden. Is het niet relevanter om aan de basis van het probleem te werken?

Maar er is meer.

De Bisschopsdreef staat beschreven als een residentiële en geklasseerde dreef waar geen nijverheid- of handelsinrichtingen zijn toegelaten.

Blijkbaar wordt er sinds een tijd in het begin van de dreef nu wel een commercieel centrum voor bezinning en meditatie uitgebaut waar per sessie een honderdtal mensen per auto naar toe komen. Dat brengt uiteraard een enorme verkeerschaos en parkeerperikelen (zie foto) met zich mee, niettegenstaande er geen wettelijke grondslag is voor dergelijke commerciële uitbating. Een centrum voor meditatie kan m.i. bezwaarlijk een vrij beroep worden genoemd?

Vandaar, beste bestuur, mijn vragen...

1. Wat was de aanleiding van het plaatsen van die wegneembare paaltjes daarenboven tegen een kostelijke prijs?
2. Waarom draait heel de dreef op voor een probleem dat in hoofdzaak door de commerciële uitbating van één pand (al dan niet rechtsgeldig) wordt veroorzaakt?
3. Wat is de kostprijs van die paaltjes voor de stad, is dat werkelijk 38.000 euro?
4. Werden alle (naar mijn mening niet) inwoners bevraagd over de opportuniteit van het plaatsen van die paaltjes?
5. Kadert dit in een globale woon-, werk-, leefomgevingsvisie voor een specifieke buurt?
6. Er zijn nu, bijkomend, 460.000 bloembollen geplant? Wat is hiervan de kostprijs?

Antwoord 1256:

Bisschopsdreef

Wat was de aanleiding van het plaatsen van die wegneembare paaltjes daarenboven tegen een kostelijke prijs?

De twee bomenrijen met 285 eikenbomen dateren uit 1762 en geven een uniek karakter aan de Bisschopsdreef. Op 27 januari 2017 werd dan ook een bescherming als monument verkregen voor de prachtige dreef. De gezondheidstoestand en het onderhoud van de bomen wordt al verschillende jaren van dichtbij opgevolgd door specialisten van Openbaar Domein Stad Brugge. Externe firma's worden waar nodig ingeschakeld voor advies en onderhoudshandelingen.

Ter voorbereiding van het beschermingsdossier werd de gezondheidstoestand van de bomen geëvalueerd. Daaruit blijkt dat het parkeren en rijden van voertuigen tussen de bomen een nefaste invloed heeft op de ondergrond en de bomen. De ondergrond wordt hard en verdicht waardoor de wortels van de bomen geen water en lucht meer krijgen. Dit veroorzaakt dood hout en zwammen bij de bomen. Het onderzoeksrapport van een extern boomexpert geeft aan dat waslakzwam bij een aantal bomen witrot veroorzaakt in de wortels en in de stamvoet. De aanwezigheid van dood hout houdt bovendien veiligheidsrisico's in: een dode tak kan behoorlijk wat schade aanrichten als die naar beneden valt. Het dode hout werd grondig verwijderd in april 2019 voor een totale kostprijs van 28 746 euro.

Om het aftakelingsproces af te remmen en om voor de gezonde bomen een langere levensloop te garanderen, zijn gepaste maatregelen en verdere goede opvolging noodzakelijk. Maatregelen werden gunstig geadviseerd vanuit Onroerend Erfgoed en werden goedgekeurd door het college

van burgemeester en schepenen in zitting van 5 april 2019. In de maand september werden in uitvoering hiervan vanaf de Polderstraat over een lengte van 150 meter houten paaltjes aangebracht langs de weg en de opritten omdat de parkeerdruk daar het hoogst is. Op deze manier kunnen we de bomen beschermen en blijft het authentieke karakter van de dreef bewaard. Bovendien zullen de bomen minder dood hout aanmaken en zal dit heel wat winsten opleveren met name een lagere factuur voor verwijderen van dood hout en opvolging van vitaliteit.

Waarom draait heel de dreef op voor een probleem dat in hoofdzaak door de commerciële uitbating van één pand (al dan niet rechtsgeldig) wordt veroorzaakt?

Het probleem ligt veel breder: personeel en ouders basisschool Mozaïek in de Pastorieweg, evenementen en begrafenissen, bewoners en bezoekers. Er werden enkel paaltjes aangebracht op de locaties waar hoge parkeerdruk werd vastgesteld in de praktijk. Helaas merken we dat waar er momenteel geen fysieke barrière is, voertuigen tussen de bomen blijven rijden. Bewoners melden ons dat de postbode dagelijks over de hele lengte rijdt met zijn bestelwagen. Eerdere mondelinge afspraken hierover met de man in kwestie leveren momenteel niet het verhoopte resultaat op.

Wat is de kostprijs van die paaltjes voor de stad, is dat werkelijk 38.000 euro?

De totale kostprijs voor aankoop en plaatsing van de paaltjes was 15.000 euro.

Werden alle (naar mijn mening niet) inwoners bevraagd over de opportuniteit van het plaatsen van die paaltjes?

Hoogdringendheid dwong de stad om directe maatregelen te nemen in afwachting van een definitieve herinrichting.

Kadert dit in een globale woon-, werk-, leefomgevingsvisie voor een specifieke buurt?

De paaltjes hebben niets te maken met ruimtelijke ordening, maar zijn enkel bedoeld ter bescherming van de bomen

Er zijn nu, bijkomend, 460.000 bloembollen geplant? Wat is hiervan de kostprijs?

De totale kostprijs voor de aanplant van bloembollen was 22.230 euro (incl. BTW).

Vraag 1257: Raadslid Pascal Ennaert (19/02/2020)

Gevaarlijke oversteek fietsers kruispunt Generaal Lemanlaan/Bossuytlaan/Astridlaan

Eerder kaartte ik het probleem aan van de gevaarlijke fietsersoversteek op dit kruispunt. In het antwoord las ik dat de collega's van cluster Openbaar Domein in oktober/november 2019 een stand van zaken gingen maken met alle betrokken partners aangaande de rioleringsstudie. Dit is een vereiste van de Vlaamse overheid alvorens over te gaan tot budgettering voor aanpassing van dit kruispunt ten voordele van de zwakke weggebruikers. Concreet voorziet men een ontvlechting van de fietsstromen in combinatie met een lokaal verbreed fietspad en een rechts voor rood (vanuit de Bossuytlaan naar de Generaal Lemanlaan-richting Gentpoort).

Graag had ik een nieuwe stand van zaken opgevraagd over dit dossier:

- Hoe ver staat het met de rioleringsstudie?
- Hoe ziet de planning er ondertussen uit? Wanneer verwacht het college de voorgestelde aanpassingen aan dit kruispunt te kunnen uitvoeren?

Antwoord 1257:

Herinrichting kruispunt Generaal Lemanlaan – Bossuytlaan - Astridlaan

Het betreft hier de werken in het kader van de vernieuwing van de Astridlaan onder leiding van de beheerder van deze gewestweg, het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het college van burgemeester en schepenen stemde in zitting van 20 mei 2019 in met de projectnota voor de herinrichting van de N337 Astridlaan. Deze werd goedgekeurd op de projectstuurgroep van 10 oktober 2019.

In opvolging werd ondertussen de rioleringsstudie afgerond. In zitting van 3 april 2020 gaf het college goedkeuring om de Vlaamse overheid (AWV en MOW) formeel te verzoeken om de Astridlaan op de Geïntegreerde InvesteringsPlanning op te nemen. De verdere timing van de heraanleg van de Astridlaan zal afhangen van de concrete inplanning vanuit het Vlaamse Gewest.

Vraag 1258: Raadslid Annick Lambrecht (31/03/2020)

Trajectcontroles – opvolgingsvraag

In antwoord op mijn vraag nr. 2006 over trajectcontroles in Brugge antwoordt u dat er dus op heden nog geen enkele trajectcontrole in Brugge operationeel is.

Wat de locatie Maalse Steenweg betreft antwoordt u het volgende:

“ Binnen de lokale politie werden alle voorbereidingen getroffen om te kunnen starten met de verwerking van de gegevens die de camera’s van de trajectcontroles zouden genereren. Echter blijven er binnen het niveau van de federale politie nog steeds bepaalde technische en administratieve knelpunten weg te werken waardoor deze camera’s nog niet operationeel zijn. Dit verklaart waarom de trajectcontrole Maalse Steenweg nog niet operationeel is.”

Wat andere mogelijke locaties betreft acht de lokale politie Brugge de volgende locaties wenselijk: Koning Albert I-laan (cfr. gevaarsituatie t.h.v. de Weinebruggelaan), de Kustlaan in Zeebrugge en de Dudzeelse Steenweg. Deze werden echter nog niet gesuggereerd, als ik het zo mag afleiden uit het antwoord, “bij gebrek aan overleg” met de Vlaamse overheid.

Graag had ik een antwoord ontvangen op de volgende vragen:

1/ Welke bepaalde technische en administratieve knelpunten zijn er precies nog weg te werken opdat de camera’s operationeel kunnen worden?

2/ Is het stadsbestuur bereid in overleg te gaan met de Vlaamse overheid ten einde tot een consensus te komen over de mogelijke locaties voor nieuwe trajectcontroles? Waarom werden de drie gesuggereerde locaties niet meegedeeld aan de Vlaamse overheid om verder te onderzoeken?

Antwoord 1258:

Trajectcontroles opvolgingsvraag

Momenteel is de trajectcontrole langs de Maalse Steenweg nog niet operationeel omdat de “leesvorm” van de foto’s die de overtredingen vaststellen nog niet kan verwerkt worden door het Gewestelijk Verwerkingscentrum (GVC). Met betrekking tot deze softwareproblemen is er momenteel overleg tussen de Directie van de Politie Informatie en de ICT Middelen (DRI) van de Federale Politie en het GVC. Eens deze softwareproblemen opgelost zijn, is een opstart van de trajectcontrole realistisch.

Vanuit de politie worden drie bijkomende locaties voor trajectcontrole in het achterhoofd gehouden, nl. Koning Albert I-Laan, Kustlaan en Dudzeelse Steenweg.

Indien de trajectcontrole ter Maalse Steenweg operationeel zou worden, zal dit wel consequenties hebben met betrekking tot de quota die door het GVC kunnen behandeld worden. Momenteel ligt die voor onze zone vast op een maximum van 30.000 vaststellingen op jaarbasis met een

maximum van 2.800 op maandbasis. Momenteel bereiken (en overschrijden) we deze quota reeds door de vaststellingen tijdens onze bemande en onbemande snelheidscontroles. Het operationeel maken van de trajectcontrole langs de Maalse steenweg, zal ons noodzaken onze werkprocessen te herzien (bv. minder gebruik onbemande camera's, trajectcontrole niet dagelijks activeren,...). We vernemen vanuit andere politiezones dat zij met dezelfde problematiek kampen waarbij ook zij tegen de maximumlimiet van de vastgelegde quota aan zitten. Het heeft derhalve weinig zin om op korte termijn aan te dringen op meer trajectcontroles op het grondgebied van de stad Brugge.

Vraag 1259: Raadslid Karin Robert (6/06/2020)

Acties m.b.t. leerachterstand van kwetsbare kinderen en jongeren

De afgelopen maanden hebben heel wat kinderen, omwille van de coronamaatregelen, een **leerachterstand** opgelopen. **Vooraf maatschappelijk kwetsbare kinderen en jongeren werden getroffen.** Zonder eigen laptop, een eigen kamer of een stimulerende en veilige thuissituatie is het bijzonder moeilijk om zich te concentreren op leerinhoud.

De stedelijke diensten zijn reeds zwaar belast. Ook scholen geven aan dat hun organisatiecapaciteit nu al op de proef wordt gesteld omwille van de vele wisselende richtlijnen.

Vanuit Vlaanderen is er de oproep om covid-19-zomerscholen op te richten en te organiseren. De uiterste indiendatum voor het indienen van een project in dit verband was gisteren, 5 juni '20.

Graag wil ik hierbij bevragen wat de inspanningen zijn van het stadsbestuur inzake de opgelopen leerachterstand van maatschappelijk kwetsbare kinderen en jongeren.

Er is nl ook de verantwoordelijkheid mbt het flankerend onderwijsbeleid.

Een goed voorbeeld hierbij is Zwijndrecht waar het stadsbestuur in zee gaat met een externe partner: Jeppa.

- De gemeente en de scholen ondersteunen daar maximaal, bieden infrastructuur aan en leiden toe - het is de externe partner die het aanbod zal creëren.
- Er wordt gelet op een mix van ontspanning en lesgeven. De kinderen en jongeren zijn de voorbije maanden al zwaar op de proef gesteld.
- De maatschappelijk werkers van het OCMW, de scholen gaan in Zwijndrecht maximaal maatschappelijk kwetsbare kinderen toeleiden, stimuleren en motiveren om zich in te schrijven voor de summerschool.
- Omdat er sterk werd ingezet op toeleiding van maatschappelijk kwetsbare kinderen zal de summerschool volledig gratis worden aangeboden. Zwijndrecht ging daarbij in op de vraag van de Vlaamse regering om zomerscholen op te richten en ontvangt hiervoor ook een Vlaamse subsidie, waardoor de kost beperkt blijft voor de gemeente. Om de subsidie te kunnen ontvangen, mag het aanbod wel niet uitsluitend opengesteld worden voor maatschappelijk kwetsbare kinderen. Toch zal het stadsbestuur van Zwijndrecht sterk inzetten op de toeleiding van deze groep, zoals hierboven beschreven.
- Het gaat om een aanbod van twee weken, wellicht in augustus (omdat dit dichtert aansluit bij het nieuwe schooljaar). Er worden drie klassen ingericht, 1 per graad lagere school van elk 10 tot 14 kinderen. Dit aanbod wordt gecreëerd naast andere initiatieven zoals kinderopvang en speelplein.
- Een aantal leerkrachten heeft zich in Zwijndrecht zichzelf spontaan aangeboden om mee te doen als vrijwilliger, daarnaast wordt nog gekeken of ook andere vrijwilligers kunnen worden ingezet. Ook dit kan de prijs drukken.

- Graag dus antwoord op mijn vraag wat de inspanningen zijn in Brugge vanwege het stadsbestuur, OCMW inzake de opgelopen leerachterstand van maatschappelijk kwetsbare kinderen en jongeren tijdens deze corona-crisis.

- Is er een soortgelijk initiatief?

Antwoord 1259:

Acties m.b.t. leerachterstand van kwetsbare kinderen en jongeren

Ook in Brugge zijn er verschillende inspanningen geleverd om aandacht te besteden aan de leerachterstand bij de kwetsbare doelgroepen, specifiek in deze coronatijden.

Eerst en vooral is er, naast de 2 Brugfiguren Onderwijs die op 2 juni 2020 van start gegaan zijn in het basisonderwijs, een vervroegde indiensttreding van de 3^{de} Brugfiguur Onderwijs via het sociale relanceplan. Deze brugfiguren zijn er speciaal voor de kwetsbare doelgroep en zullen elk 3 basisscholen met heel wat leerlingen, die beantwoorden aan de SES-indicatoren (= indicatoren voor Sociale Economische Status), begeleiden.

Deze brugfiguren moeten aan alle kinderen die school lopen in deze Brugse basisscholen, en voornamelijk de meer kwetsbare kinderen, maximale ontplooiingskansen bieden. Zij betrekken de ouders maximaal bij de school, zodat hun (kansarmere) kinderen zich gelukkiger voelen, ze beter kunnen leren, maar zich ook emotioneel sterker kunnen ontwikkelen.

Daarnaast heeft Brugge 2 grote projecten opgezet (met subsidies van enerzijds de federale overheid en anderzijds de Vlaamse overheid) voor de komende zomervakantie. Dit gaat enerzijds over "Samen zomeren" en anderzijds over "Zomerscholen: Leerkamp".

Samen zomeren (de focus ligt hier bij de anderstalige kansarme kinderen, jongeren en volwassenen)

Deze zomer gaat de diversiteitsdienst van Stad Brugge van start met het project Samen Zomeren in samenwerking met de dienst Trajectbegeleiding – Vreemdelingen van OCMW Brugge.

Het project is gericht op anderstaligen, al dan niet verbonden aan het OCMW, om in te zetten op spreek- en oefenkansen Nederlands en ter bevordering van sociaal contact tijdens de zomermaanden. Omwille van de coronamaatregelen wordt er volledig met inschrijvingen gewerkt en kunnen 30 anderstaligen deelnemen.

Samen Zomeren duurt vier weken en gaat door in de periode van maandag 20 juli t.e.m. donderdag 13 augustus. De activiteiten gaan steeds door op dinsdag, woensdag en donderdag gedurende een halve dag.

Samen Zomeren is onderverdeeld in vier themaweken, zijnde kennismaking, taal, zomer en voeding. Een deelnemer kan zich dus perfect inschrijven voor één week maar evenzeer voor vier weken.

Om dit allemaal te kunnen realiseren wordt er ook een warme oproep gedaan naar vrijwilligers om dit project mee te ondersteunen en te helpen bij deze activiteiten. Om geïnteresseerden voldoende informatie te geven, wordt er op woensdag 17 juni om 18u30 een infomoment georganiseerd in het auditorium in de hoofdzetel van het OCMW. Hier zal een uiteenzetting van het project gegeven worden alsook een toelichting van Luc Termont, de bezieler en één van de drijvende krachten achter de Praattafels, die meehelpt met de ondersteuning van dit project.

Zomerscholen Leerkamp (de focus ligt hier bij de kwetsbare kinderen en jongeren)

De coronacrisis heeft een enorme impact op onze kinderen en jongeren. Sommigen hebben een leerachterstand opgelopen, bij anderen is de bestaande kloof vergroot en nog anderen hebben de scholen onvoldoende kunnen bereiken.

Daardoor bestaat het risico dat deze gezondheidscrisis ook een kansencrisis wordt. Dat mogen we niet laten gebeuren. Daarom voorzien we ook in Brugge de organisatie van zomerscholen in samenwerking met het lokale bestuur, de scholen en andere partners. Zomerscholen zijn ideaal om de leerachterstand zoveel mogelijk weg te werken en ervoor te zorgen dat iedereen met gelijke kansen aan het nieuwe schooljaar kan beginnen. Stad Brugge organiseert samen met Hogeschool Howest en De Tol gratis zomerklassen voor leerlingen van het lager onderwijs onder de titel "Leerkamp". Inschrijven kan via www.tol.be De zomerklassen gaan door van 17 augustus tot 28 augustus, weekend niet inbegrepen en voltijdse dagen. Er wordt gewerkt met een traject op maat, wat wil zeggen dat er voor elk kind gekeken wordt waar de leernoden zitten. Daarmee wordt aan de slag gegaan. De lessen worden gegeven door de studenten van de lerarenopleiding van Hogeschool Howest Brugge, ondersteund door de TOL en docenten van Howest Brugge.

Daarnaast zijn er ook nog een aantal individuele scholen (zoals Basisschool GO! De Springplank, Vrije Basisschool Het Palet, KTA Brugge, Sint-Leo 1^{ste} graad, Stedelijke Kunstacademie, ...) die een zomerschool oprichten dit jaar, maar dan enkel en alleen voor de eigen leerlingen.

Tot slot nog dit: de dienst Flankerend Onderwijsbeleid is vorig jaar gestart met een Lerend Netwerk Schoolondersteuners Brugge. Dit Lerend Netwerk bestaat uit leerlingenbegeleiders van verschillende secundaire scholen en organisaties die de scholen ondersteunen zoals Vereniging SPOOR, Groep Intro, JAC Brugge en Herkern. Ook de LOP-deskundige (Lokale Overlegplatforms) van LOP Brugge – Blankenberge is vertegenwoordigd alsook de pedagogische begeleidingsdiensten van de netten en de Hogescholen.

Het uitgangspunt: versterkend werken naar de jongeren en naar de scholen toe.
De doelstelling: alle actoren die betrokken zijn bij de school- en leerlinggebonden acties van de scholen in regio Brugge samenbrengen, om in functie van hun leerlingen en hun leerkrachten het Brugse aanbod af te stemmen, om te verbinden, om te faciliteren, om te versterken.
De finaliteit: Brugse leerlingen moeten er wel bij varen en (vroegtijdige) schooluitval moet worden tegengegaan.
De acties: het volledige aanbod kenbaar maken, leerkrachten bevragen, wat zijn de blinde vlekken, ... kortom, een gezamenlijke zoektocht.
Om dit alles te realiseren werd ervoor gezorgd dat de CLB's die werkzaam zijn in de Brugse regio betrokken worden in ons Lerend Netwerk want zij hebben de draaischijffunctie. Dus daarom zitten zij hier mee aan tafel om onder meer af te stemmen, ervaringen te delen en te participeren.

Vraag 1260: Raadslid Jasper Pillen (8/06/2020)

Verkeerssituatie Marguerite Yourcenarstraat

Bewoners uit de M. Yourcenarstraat contacteerden mij omtrent de situatie in hun straat. Zij getuigen over de hoge snelheid die wagens halen in het rechte stuk na de tweede bocht in de weg (dus richting de R. M. Rilkestraat). Er gebeurde ook al een zwaar ongeval in deze residentiële straat.

De klachten zijn niet nieuw, in de vorige legislatuur had ik al een meting gevraagd.

Er zijn ook specifieke problemen ter hoogte van het verbreed stuk van de straat vlak aan de beek. Er wordt hier veel gekeerd, onder andere door de vele pakjesdiensten. Er is al schade veroorzaakt aan opritten hierdoor en dit leidt ook tot trillingen aangezien op deze plaats de beek die door de wijk loopt ondergronds gaat en er daar een overkapping onder de straat en de huizen werd gebouwd.

Ik heb de volgende vragen:

- Wat waren de resultaten van de meting of kan een nieuwe anonieme en aangeduide meting gedaan worden?
- Kan onderzocht worden of het keren op deze brede plaats getemperd kan worden (bv. door het aanbrengen van groen)?
- Kan infrastructureel ingegrepen worden om de rechte lijn te 'breken'?

Antwoord 1260:

Verkeerssituatie Marguerite Yourcenarstraat

Van 13 maart tot en met 19 maart 2018 werd in de Marguerite Yourcenarstraat een anoniem telapparaat geplaatst. De analyse van deze resultaten toonde aan dat slechts 8,58% van de bestuurders een snelheidsovertreding beging. De V85 (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden) gaf een snelheid van 38 km/u aan. Dit valt binnen de normale waarden voor een dergelijke straat. Gezien de vele andere prioriteiten werd er dan ook beslist om de procedure niet verder te zetten.

De Marguerite Yourcenarstraat, de Rainer Maria Rilkestraat en de Suzanne de Gieystraat zijn allemaal doodlopende straten. Indien een bestuurder een bestemming heeft in één van deze straten (postbode, pakjesdiensten, leveringen, ...) dan moeten deze voertuigen zich kunnen draaien. Indien we het nog moeilijker zouden maken om te keren op dit punt ter hoogte van de beek, zullen deze bestuurders zich keren op de groenzones of opritten van de bewoners.

Het verkeer dat in deze straten rijdt, heeft meestal een bestemming in deze wijk. Het zijn buurtbewoners, hun bezoekers of leveranciers. De metingen uit 2018 geven ook geen structureel snelheidsprobleem aan. Daarom zal er ook niet overgegaan worden tot het voorzien van infrastructurale ingrepen.

Vraag 1261: Raadslid Annick Lambrecht (8/06/2020)

Verkeersspiegel fietspad KTA ter hoogte van Ter Zwaneke

Er werd ons gemeld dat de bolle verkeersspiegel op het fietspad die de Rijselstraat met KTA verbindt is weggenomen ter hoogte van de kruising met Ter Zwaneke. De melder in kwestie kreeg volgend antwoord in het meldpunt:

"De spiegel is weggenomen door vandalisme. Openbaar domein heeft in de tijd van de werken aan de balkonrotonde de spiegel geplaatst om het veiliger te maken voor het gemengd verkeer van fietsers en voetgangers. Nu de werken zijn afgelopen wensen wij daar geen nieuwe spiegel meer te plaatsen omdat de verkeersdruk is afgenomen."

De melder in kwestie had zelf reeds een aanrijding op dit kruispunt sinds het wegnemen van de verkeersspiegel. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid lijkt het misschien beter de spiegel toch terug te plaatsen?

Graag had ik enkele vragen gesteld:

1. Is het stadsbestuur bereid deze verkeersspiegel terug te plaatsen in belang van de verkeersveiligheid? Zo niet, wat zijn de redenen om het niet te doen?

Antwoord 1261:

Verkeersspiegel fietspad KTA Ter Zwanekerke

Het plaatsen van een permanente spiegel wordt door de dienst mobiliteit en de lokale politie steeds ongunstig geadviseerd. Een spiegel geeft in bepaalde mate het aankomend verkeer weer maar door de kromming van de spiegel wordt een foutief beeld van afstand gecreëerd. Dit zorgt ervoor dat bij het nemen van een niet zo zichtbare bocht of kruispunt, voertuigen weinig tot geen snelheid minderen en de bocht in volle snelheid nemen met mogelijke ongevallen tot gevolg. Wanneer er geen spiegel is, zal er door de bestuurders altijd meer vertraagd worden net omdat men niet ziet wat er na de bocht op zich afkomt. Door het verminderen van de snelheid bij het naderen van de bocht of het kruispunt komt dit de verkeersveiligheid meer ten goede. Een spiegel geeft dan ook steeds een vals gevoel van veiligheid.

Daarnaast is een spiegel, in combinatie met de stand van de zon, ook een potentieel gevaar omdat het bestuurders en zwakke weggebruikers naar aanleiding van de bocht/het kruispunt zou verblinden en dit wensen we ten allen tijde te vermijden. Vanuit dit perspectief worden er dan ook zo weinig mogelijk spiegels op Brugs grondgebied bijgeplaatst.

Een veiliger inrichting van het kruispunt wordt overigens meegenomen in het masterplan van de Kerkebeek.

Vraag 1262: Raadslid An Braem (9/06/2020)

Parkeren in Zeebrugge

Is het mogelijk te bekijken hoe de Môle kan gevrijwaard worden van dagjestoeristen die zoeken naar parkeerplaats en van grote parkeerdruk?

Bewoners mogen immers niet de dupe zijn van het hopelijk groeiend succes van Zeebrugge-strand.

Enkele mogelijkheden:

- Kan er overwogen worden om auto's onmiddellijk naar de parkeerzones aan de Westerdam en domein Knapen te begeleiden door bvb. Stewards.
- Is een bewonerskaart (ook voor tweedeverblijvers) en hun familie een optie?
- Kan er een blauwe zone ingevoerd worden?

Antwoord 1262:

Parkeren in Zeebrugge

Indien u met de Môle de Baron de Maerelaan en de parking bedoelt ter hoogte van de bebouwing aan de strandwijk dan moet er toch op gewezen worden dat daar op mooie stranddagen altijd alle beschikbare parkeerplaatsen door strandgangers worden ingenomen. De verwachting dat er zich nu, omwille van de beperking van de strand- en dijkcapaciteit in andere kustgemeenten, wat meer toeristen in de strandwijk zullen ophouden, wijzigt daar weinig aan.

Er zijn ondertussen een aantal scenario's ontwikkeld voor verkeersgeleiding en bijkomende parkeerfaciliteiten (Westerdam en domein "Knapen") die in functie van de verwachte of vastgestelde drukte worden geactiveerd. Het is goed om dit na afloop van het zomerseizoen grondig te evalueren en mee te nemen in een bredere mobiliteitsstudie.

De vraag omtrent aangepaste parkeerregelingen in Zeebrugge (al dan niet betalend of met een beperkte tijdsduur) leeft al langer en wordt nu nadrukkelijker dan voorheen gesteld omdat omwille van Corona een toename van het kusttoerisme wordt verwacht waarbij men ook Zeebrugge (hopelijk blijvend) ontdekt.

De opdracht is gegeven om technisch goed onderbouwde voorstellen uit te werken. Daarbij kunnen eerdere ideeën worden mee genomen. Het stadsbestuur heeft de gewoonte om dergelijke initiatieven zoveel als mogelijk in samenspraak met de plaatselijke bevolking te doen. Dit valt voor het huidige toeristische seizoen niet meer te realiseren maar zal wel gebeuren na afloop ervan. In de zomer zullen er ook piekparkeerdrukstellingen gehouden worden in alle wijken van Zeebrugge. Deze tellingen zullen enkel gehouden worden op mooie zomerdagen zodat we een goede inschatting van de parkeerdruk krijgen. Deze tellingen zullen meegenomen worden in de evaluatie en analyse van de situatie.

Vraag 1263: Raadslid Karel Scherpereel (17/06/2020)

Afspraken over openen van Bruggen

Na de Covidperiode staan leerkrachten van mijn school voortdurend tussen 16.00 uur en 17.00 uur voor de brug van Steenbrugge met als gevolg ellenlange files en enorm veel fileleed die voorkomen kan worden. Die klachten kreeg ik ondertussen ook binnen van heel wat pendelaars... vandaar mijn vragen:

1. Is er een afspraak met de Vlaamse Waterweg wanneer bruggen open gaan voor schepen?
2. Is er geen verbod op het openen van bruggen tijdens de piekuren? (zelfs 's morgens tussen 7 en 8 wordt Steenbruggebrug geopend)
3. Indien er daarover geen afspraken werden gemaakt... wat is dan wel de afspraak?

Antwoord 1263:

Afspraken over openen van Bruggen

De huidige regeling werd goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen in zitting van 22 september 2014. Het betrof toen een significante wijziging aan de spertijden die op heel wat weerstand van de scheepvaartsector botste. Sindsdien zijn de huidige spertijden: van maandag tot en met vrijdag worden de bruggen niet bediend van 7.30u tot 8.30u en van 16.30u tot 17.30u en op woensdag niet tussen 11.50u tot 12.30u (tijdens de schoolvakantie in juli en augustus is er geen spertijd op woensdagmiddag).

Dit wordt door de scheepvaart goed opgevolgd, want klachten over inbreuken op de spertijden zijn heel beperkt en worden nauwgezet opgevolgd.