

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang
nr. 27 – 21 juli 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 1281: Raadslid Annick Lambrecht (20/05/2020)

Judozaal Xaverianen

Er wordt ons gesignaleerd dat de judoschool Marcel Degroote uren toegekend zou krijgen in de nieuwe judozaal van het complex Xaverianen die voor hen onwerkbaar zijn. Op donderdag zouden zij bijvoorbeeld les moeten geven aan kinderen van 21 tot 23 uur, wat voor kinderen natuurlijk niet werkbaar is.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Graag een overzicht van alle verenigingen die gebruik maken van de sportzaal op de Xaverianensite en de toegekende uren.
2. Is er een mogelijkheid om het uurrooster nog aan te passen zodat kinderen judotraining kunnen krijgen op een voor hen ordentelijk uur? Is het stadsbestuur bereid aanpassingen door te voeren aan het uurrooster en rekening te houden met de bezorgdheden van de judoschool?

Antwoord 1281:

Judozaal Xaverianen

Alle sportclubs waarbij er ooit vraag was naar extra trainingsruimte in Sint-Michiels werden aangeschreven en gevraagd hun gewenste uren door te geven aan de stad. Aan de hand daarvan werd een eerste planning gemaakt. Traditioneel zijn de avonduren op weekdagen zeer gegeerd, dat is voor het nieuwe Xaverianen niet anders.

Voor de gevechtssportzaal waren diverse overlappende aanvragen. In dat geval keek de stad naar de effectieve nood, want op vandaag is Xaverianen extra aanbod aan sportruimte. Omdat er plannen zijn om op relatief korte tijd twee nieuwe voetbalstadions te bouwen in Brugge, en daarmee het bestaande Jan Breydelstadion (en bijhorende gevechtssportzaal) zal verdwijnen, gaf de stad voor Xaverianen voor die overlappende momenten de voorrang aan de judoclub die haar vaste basis heeft in het Jan Breydelstadion.

Judoschool Marcel Degroote kreeg in Xaverianen de gegeerde zaterdagochtend voorgesteld. Ook de maandagavond is beschikbaar het komende seizoen, want Vives doet daar het eerste jaar afstand

van gebruik van haar voorkeursuren (volgens de samenwerking Xaverianen stad-Vives). Ook op woensdagnamiddag en donderdag van 17 tot 18.30u zijn er trouwens nog mogelijkheden (zie bijlage).

De stad stuurt niet aan om kinderen van 21 tot 23 uur te laten trainen. Ze gaf gewoon mee dat dit ook nog vrije uren waren.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R
		Maandag		Dinsdag		Woensdag		Donderdag		Vrijdag		Zaterdag		Zondag				
1																		
2	8u																	
3																		
4	9u																	Bevestigd
5																		Vorstel doen
6	10u																	nog geen data
7																		Geannuleerd
8	11u																	Niet gekozen
9																		Andere locatie
10	12u																	
11	13u																	
12	14u																	
13	15u																	
14	16u																	
15	17u																	
16	18u																	
17	19u																	
18	20u																	
19	21u																	
20	22u																	
21	8u																	
22	9u																	
23	10u																	
24	11u																	
25	12u																	
26	13u																	
27	14u																	
28	15u																	
29	16u																	
30	17u																	
31	18u																	

Vraag 1282: Raadslid Jasper Pillen (8/06/2020)

Verkeerssituatie Oud-Strijderslaan

Bewoners uit de Oud-Strijderslaan contacteerden mij omtrent de situatie in hun straat. Zij getuigen over sterk toenemend verkeer, vooral van werfvoertuigen en vrachtverkeer, wat dus zeker geen plaatselijk verkeer is. Er is ook sprake van onaangepaste snelheid en dito rijgedrag.

Ik vermoed dat er al klachten zijn binnengekomen want er hangt een zichtbare snelheidsmeter in de straat.

Ik heb de volgende vragen:

- Zijn er al klachten binnengekomen? Hangt er daarom een meter?
- Zijn er al resultaten van de meting of kan ik de resultaten krijgen als de meting voltooid is?
- Wat zijn de oorzaken van het toegenomen niet-plaatselijk zwaar verkeer? Indien dit onduidelijk is, kan dit onderzocht worden?

Antwoord 1282:

Verkeerssituatie Oud-Strijderslaan

Zijn er al klachten binnengekomen? Hangt er daarom een meter?

Tijdens de Covid-lockdown mochten de snelheidsindicatieborden door de politieregio's op eigen initiatief in een straat worden geplaatst waar een specifieke vraag werd gesteld. De regio West deelde mee dat het snelheidsindicatiebord in de Oud-Strijderslaan werd geplaatst op vraag van de wijkinspecteur naar aanleiding van een melding uit de buurt.

Zijn er al resultaten van de meting of kan ik de resultaten krijgen als de meting voltooid is?

Het snelheidsindicatiebord werd er geplaatst midden april tot begin juni 2020. De resultaten gaven geen snelheidsprobleem aan: resp. 0,81% (rr Zandstraat) en 0,66% (rr Gistelse Steenweg) van de bestuurders beging tijdens de gemeten periode een snelheidsovertreding.

Omdat er geen snelheidsprobleem werd waargenomen, werd er ook geen verder gevolg aan gekoppeld.

Wat zijn de oorzaken van het toegenomen niet-plaatselijk zwaar verkeer? Indien dit onduidelijk is, kan dit onderzocht worden?

Vorig jaar (2019) werd er al melding gemaakt van het zwaar verkeer (en de snelheden) in deze straat. Er werd toen een anoniem telapparaat geplaatst in mei 2019 voor een periode van 6 dagen. We konden toen vaststellen dat er zich geen probleem leek te stellen aangezien er in deze periode slechts op bepaalde momenten meer dan 3 vrachtwagens per uur passeerden:

- Vrijdag 17 mei tussen 5u en 6u: 5 vrachtwagens
- Vrijdag 17 mei tussen 14u en 15u: 4 vrachtwagens
- Vrijdag 17 mei tussen 17u en 18u: 5 vrachtwagens
- Maandag 20 mei tussen 8u en 9u: 5 vrachtwagens
- Maandag 20 mei tussen 13u en 14u: 4 vrachtwagens
- Maandag 20 mei tussen 16u en 17u: 5 vrachtwagens
- Dinsdag 21 mei tussen 7u en 8u: 6 vrachtwagens
- Woensdag 22 mei tussen 6u en 7u: 4 vrachtwagens

Dit zwaar verkeer kan duidelijk gelinkt worden aan de firma Dekeyzer die gelegen is in de Zandstraat aan het kruispunt met de Oud-Strijderslaan. Er werd toen ook al meegedeeld dat de Oud-Strijderslaan voor de firma Dekeyzer de kortste weg is richting de Gistelse Steenweg (secundaire weg) en dus ook de meest aangewezen route is om zo snel mogelijk te ontsluiten naar een weg van een hogere categorie. Elke mogelijke alternatieve route levert nog grotere risico's op inzake verkeersveiligheid.

Om te kunnen nagaan of het zwaar verkeer er het afgelopen jaar is gestegen, zal er in het latere najaar (door overbevraging van de meettoestellen) nogmaals een anoniem telapparaat geplaatst worden.

Vraag 1283: Raadslid Karin Robert (6/07/2020)

Postgebouw, Markt Brugge: invulling

Naar aanleiding van de recente aankondiging dat in het historische postgebouw op de Mark, na een filiaal van een kledingketen, het gelijkvloers straks zal ingevuld worden (en reeds is ingevuld) door een filiaal van een parafarmaciegroep, zie ik graag volgende vragen beantwoord:

1. Wat was de positie/invloed/bemiddeling of wat was het standpunt van Stad Brugge bij de verkoop (door wie/wie was vorige eigenaar?) van het postgebouw aan een projectmakelaar? Er werden door de jaren heen in het gebouw heel wat geïnvesteerd en vernieuwd, waaronder het toegankelijk maken van het gebouw voor mindervaliden aan de voorzijde van het gebouw.

2. Heeft Stad Brugge toen overwogen om voorafgaand aan de verkoop het gebouw te vrijwaren van een commerciële functie door een zone-bestemming (semi-openbaar) te geven aan het gebouw?
3. Heeft het stadsbestuur enigszins overwogen om het gebouw zelf aan te kopen, zo het niet zelf eigenaar was, teneinde er de post verder te laten resideren? Wie is de huidige eigenaar? (Wat was de chronologie in het wisselen van eigenaar en van huurder precies doorheen de jaren, sinds het optrekken van het gebouw in 1891, en vooral de laatste jaren, toen de Post er wegtrok?)
4. Kan het stadsbestuur de gelijkvloers van het gebouw niet zelf huren om, in samenspraak met de Post, er terug een postfiliaal in onder te brengen? Eventueel in combinatie met een alternatief toeristisch/cultureel infopunt?
5. Waarom is het centrumfiliaal van de Post naar de Smedenstraat verhuisd? Was er een probleem met de huurprijs van het gebouw op de Markt? Kon stad Brugge dan niet bijpassen?
6. Wat is de rol van de centrummanager bij de invulling van de historische panden met commerciële bestemming?
7. Hoe ver staat het met de stedenbouwkundige verordening, waarbij de esthetische randvoorwaarden bij invulling van belangrijke historische panden worden vastgelegd?

Het gaat hier dus over het gebouw op de Markt waar nog steeds terecht 'POSTERIJEN' prijkt boven het inkomportaal.

Een herwaardering van het gebouw met terug een publieke functie dringt zich, gezien de historiciteit ervan en de gevoeligheden die de commerciële invullingen teweeg brengen bij een belangrijk deel van de Bruggelingen, op.

Antwoord 1283:

Gebouw hoek Markt - Breidelstraat

Wat was de positie/invloed/bemiddeling of wat was het standpunt van stad Brugge bij de verkoop (door wie/wie was vorige eigenaar?) van het postgebouw aan een projectmakelaar? Er werden door de jaren heen in het gebouw heel wat geïnvesteerd en vernieuwd, waaronder het toegankelijk maken van het gebouw voor mindervaliden aan de voorzijde van het gebouw.

Het gebouw behoorde aanvankelijk toe aan de Regie der gebouwen.

In 2014 werd het gebouw echter openbaar verkocht aan een investeringsgroep (zie verder).

De Post had op dat ogenblik al de helling geplaatst voor mindervaliden (in 2009).

Na de verkoop bleef de Post het gelijkvloers nog een tijdje huren.

Op de eerste verdieping kwam er al een nieuwe bestemming (biërmuseum).

Nadat de Post de gebouwen in 2016 had verlaten kwam er een retailfunctie op het gelijkvloers.

Voor die functie was er een gunstig advies van de dienst lokale economie.

De stad was geïnteresseerd in de aankoop van het onroerend goed maar is er niet in geslaagd het te verwerven (zie verder).

Heeft stad Brugge toen overwogen om voorafgaand aan de verkoop het gebouw te vrijwaren van een commerciële functie door een zone-bestemming (semi-openbaar) te geven aan het gebouw?

Juridisch kan de stad noch de verkoop verhinderen, noch de bestemming wijzigen. Het gebouw is gelegen in woongebied. De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel,

dienstverlening, ambacht en kleinhandel. Een woongebied zoals aangewezen op het gewestplan, kan in feite als een gemengd gebied worden beschouwd.

Heeft het stadsbestuur enigszins overwogen om het gebouw zelf aan te kopen, zo het niet zelf eigenaar was, teneinde er de post verder te laten resideren? Wie is de huidige eigenaar? (Wat was de chronologie in het wisselen van eigenaar en van huurder precies doorheen de jaren, sinds het optrekken van het gebouw in 1891, en vooral de laatste jaren, toen de Post er wegtrok?)

Heeft het stadsbestuur enigszins overwogen om het gebouw zelf aan te kopen, zo het niet zelf eigenaar was, teneinde er de post verder te laten resideren?

De stad heeft inderdaad overwogen om het gebouw aan te kopen. Het bedrag dat zij heeft aangeboden werd niet aanvaard.

Wie is de huidige eigenaar?

Destijds werd het pand verkocht aan investeringsgroep Vabeld, het vastgoedbedrijf van de familie Kerckhof, vooral bekend van de Euro Shop-keten en ook eigenaar van honderden winkels in verscheidene steden. Voor de actuele eigendomssituatie moet een aanvraag worden ingediend bij het kadaster/hypotheekkantoor.

Wat was de chronologie in het wisselen van eigenaar en van huurder precies doorheen de jaren, sinds het optrekken van het gebouw in 1891, en vooral de laatste jaren, toen de Post er wegtrok?

Het gebouw is sinds 1891 op de benedenverdieping in gebruik als postkantoor. De bovenverdiepingen, met de toegang in de Breidelstraat, waren bijna 100 jaar (vanaf 1891 tot 1988) in gebruik voor het Stadsarchief. Na de verhuis van het archief naar Burg 11 in 1988 werden deze bovenverdiepingen ingericht voor het Ministerie van Tewerkstelling. Sinds de verhuis van deze dienst naar het Jacob van Maerlantgebouw aan het station staan de verdiepingen leeg. De verhuizing van het Stadsarchief naar de lokalen boven de Post gebeurde o.l.v. stadsarchivaris Louis Gilliodts-van Severen. De verhuis van de stukken werd georganiseerd tussen 1897 en maart 1898 (ze waren na de Franse revolutie op diverse plaatsen opgeborgen, waaronder ook de Civiele Griffie).

De lokalen waren ook federale eigendom (Staatseigendom) en waren oorspronkelijk bedoeld geweest om het Rijksarchief te herbergen. Hiervoor leken ze echter van meetaf aan te klein. Anderzijds was het gebouw waar de stad oorspronkelijk haar archief wilde onderbrengen, nl. de Poortersloge in de Academiestraat, veel ruimer. Daarom werd een overeenkomst gesloten op 28 november 1896, waarbij de stad het gebruik van de Poortersloge aan de Staat afstond, en omgekeerd de staat het gebruik van de lokalen boven de Post aan de stad.

Deze boden voor het Stadsarchief in zijn toenmalige toestand meer dan voldoende ruimte. De archivalia werden er op wijd van elkaar staande rekken gerangschikt, terwijl tevens de "benedenverdieping" (de eerste verdieping boven de post) ingericht was voor de tentoonstelling van merkwaardige stukken in vitrines.

De archivaris hoopte in 1979 op een ruimer gebouw en kreeg dat pas in 1988.

Toen de Post is weggetrokken is het gelijkvloers verhuurd geweest aan Sissy Boy, een Nederlands mode- en lifestylemerk met veertig vestigingen in de Benelux. Ze bood naast kleding ook eten, drinken, verzorging en styling aan. In ons land is de winkel in de Antwerpse Nationalestraat de bekendste. Sissy-Boy opende ook in Hasselt en in Gent (in het voormalige postkantoor op de Korenmarkt).

Het huurcontract werd blijkbaar beëindigd en er komt een nieuwe huurder.

Kan het stadsbestuur de gelijkvloers van het gebouw niet zelf huren om, in samenspraak met de Post, er terug een postfiliaal in onder te brengen? Eventueel in combinatie met een alternatief toeristisch/cultureel infopunt?

Bpost zal haar redenen hebben gehad om de huur te beëindigen en om een nieuw kantoor te beginnen in de Smedenstraat. Allicht zal dit te maken hebben gehad met besparingen en met het gegeven dat steeds minder mensen zich naar het postkantoor begeven.

Het is niet de taak van de stad om zelf te huren en om dan een onderhuurovereenkomst te sluiten met de Post. Postbedeling is geen bevoegdheid van de stad.

Waarom is het centrumfiliaal van de Post naar de Smedenstraat verhuisd? Was er een probleem met de huurprijs van het gebouw op de Markt? Kon stad Brugge dan niet bijpassen?

Deze vraag kan enkel door Post zelf worden beantwoord. De stad kan daar geen uitspraak over doen.

Wat is de rol van de centrummanager bij de invulling van de historische panden met commerciële bestemming?

Vanaf 1 december 2019 is inderdaad een centrummanager tewerkgesteld in de stad. Het is haar taak om een kernversterkend beleid uit te bouwen en zo het hart van de stad aantrekkelijk te maken en te houden voor kwalitatieve investeerders.

Het actieplan retail & horeca bevat dertig actiedomeinen die ervoor moeten zorgen dat kwalitatieve zaken in Brugge blijven en nieuwe retailers zich in Brugge vestigen. Er wordt zowel gewerkt op het vlak van marketing, events, een doorgedreven service naar ondernemers en actieve acquisitie.

Hoe ver staat het met de stedenbouwkundige verordening, waarbij de esthetische randvoorwaarden bij invulling van belangrijke historische panden worden vastgelegd?

Het is onzeker welk instrument zal worden gekozen voor het project handelsstraten. Dat kan een verordening zijn maar ook een RUP. Het traject werd intussen opgestart. Het college gaf onlangs groen licht wat betreft de methode van aanpak.

Vraag 1284: Raadslid Annick Lambrecht (7/07/2020)

F31 stand van zaken

Reeds jaren zijn er plannen voor een fietssnelweg tussen Brugge en Zeebrugge, de zogenaamde F31. De F31 moet de ruggengraat vormen voor het woon-werkfietsverkeer van en naar de zeehaven. Vorig jaar is de uitwerking daarvan gestart.

Het traject zou langs de Krakeleweg, Kolvestraat, Pathoekeweg, A11, Gijzeleweg en langs het rangeerstation in Zwankendamme verlopen. Vanuit Zwankendamme komt er dan een Westelijke aftakking naar de Zeebrugse strandwijk en een Oostelijke aftakking naar de Zeebrugse stationswijk. Verschillende partners zoals AWV, MOW, VLM, en andere zitten daarvoor aan de tekentafel.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Hoe ver staat het met de uitwerking van de F31? Moet er nog veel infrastructuur worden aangepast of aangelegd om de fietssnelweg te vervolledigen?
2. Is er al zicht op een concrete uitvoeringsdatum?

Antwoord 1284:

Stand van zaken F31

Stand van zaken:

- Kruispunt R30 x Krakeleweg
 - Op de projectstuurgroep (cfr. het overlegplatform dat decretaal werd vastgelegd) dd. 20 mei 2020 werd het concept dat uitgewerkt werd in de studie "gevaarlijke punten" principieel goedgekeurd.
 - In zitting van 28 april 2020 keurde de gemeenteraad het studiebestek Fietsfonds goed waarin een detailstudie – detail-uitwerking van het concept bevat zit.
 - In zitting van 6 juli 2020 gunde het college het perceel Krakeleweg aan het studiebureau SBE, ook een ontwerpend onderzoek op de IJzerstraat (i.f.v. onder meer de verknoping met de FR30 / met de bestaande fietsstraat in de Werfstraat) werd gegund.
 - Het is de ambitie om de komende maanden via het studiebureau tot een detailontwerp te komen waarbij het kruispunt R30 bevat zal worden in een dossier dat geagendeerd zal worden op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid.
- rotonde Vaartstraat x Pathoekeweg
 - Aansluitend bij de studie Pathoekeweg (studie gevaarlijke punten) werd ook een aangepast ontwerp van belijning voor de aantakking Pathoekeweg op de rotonde gemaakt wat de oversteekbaarheid voor fietsers zal verbeteren.
 - I.k.v. het raamcontract belijning zal de Cluster Openbaar Domein deze belijning – quick win op korte termijn uitvoeren.
- kruispunt Paul De Halleux-laan
 - Gelet op de voorlopige vaststelling van het openbaar vervoerplan in de vervoerregioraad van 25 mei 2020 wordt door de dienst Mobiliteit het dossier voor de heraanleg van dit kruispunt terug opgestart (de bushalte / terminus verdwijnt hier immers wat letterlijk ruimte schept voor een insnoeren van het kruispunt en zodoende een inrichting op maat van de F31).
 - Een ontwerp oefening zal in eigen regie gebeuren door de dienst met ondersteuning vanuit de Cluster Openbaar Domein.
- fietsbrug Kolvestraat
 - Het college heeft in zitting van 6 juli de unieke verantwoordingsnota (opgemaakt i.o.v. de provincie) principieel goedgekeurd.
 - De komende weken / maanden zal een vervolgoverleg plaatsvinden tussen het provinciebestuur en onze diensten over de materialisatie van de brug.
 - Vervolgens zal de unieke verantwoordingsnota afgeklopt worden op een projectstuurgroep waarna een planning voor realisatie gemaakt kan worden (dit – cfr. vorige stand van zaken – afgestemd op de werken Infrabel aan het 3^e spoor)
- westelijke tangent F31
 - Binnen de studie "Fietsfonds" die op de gemeenteraad (bestek) en vervolgens ook op het college (gunning) werd besproken zat ook het perceel voor de opmaak van de startnota Westelijke tangent F31.
 - Een belangrijk aandachtspunt bij deze studie zal de afstemming op het complexe project van de Tweede Zeesluis – Nx zijn en dit in bijzonder in functie van de kruising van de fietssnelweg met de N31, hierover waren al anticipatief op de gunning gesprekken gestart met AWV en aMT.
 - De laatste maanden vond ook intensieve afstemming met de studie F34 plaats i.f.v. verknoping van beide fietssnelwegen. Het is de ambitie van het stadsbestuur om de komende

maanden een ambtelijke consensus te vinden die vervolgens afgeklopt kan worden binnen het proces van de F34.

- oostelijke tangent F31
 - In kader van de ProjectOnderzoeksNota (Complex Project 2^e Zeesluis – Nx) werd door het stadsbestuur een omstandig advies uitgebracht waarbij vanuit een netwerk-analyse een lans werd gebroken voor een verankering van dit segment binnen het Complex Project.
 - Deze netwerk-analyse werd opgemaakt in dialoog met partners als provincie, MBZ, e.a. waarbij we ook een aanzet gaven tot een doortrekken van de F34 (thans beperkt tot kruispunt Baron De Maerelaan) richting Knokke-Heist – de Vandammesluis, hierdoor kan er ook t.h.v. Zeebrugge Dorp en Stationswijk een connectie gemaakt worden tussen de oostelijke en westelijke tangent F31.
 - Graag stippen we aan dat het de overtuiging van het stadsbestuur is dat de uitrol van ambitieuze fietsinfrastructuur één van de hefboomen kan zijn voor de creatie van een maatschappelijk draagvlak voor het Complexe Project van de Tweede Zeesluis - Nx.

Samenvattend, ook al was de vorige update slechts 3 maand oud, kan u vaststellen dat de detailuitwerking van de F31 meer dan op kruissnelheid ligt en dat we zeer actiegericht stappen voorwaarts zetten. Dit signaal hebben we ook gegeven aan het provinciebestuur (i.k.v. de roadmap voor West-Vlaamse fietsinvesteringen) en aan Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken mevrouw Lydia Peeters (overleg in marge van de persconferentie SAVE-charter op 15 juni 2020) met telkenmale een pleidooi om de komende jaren budget voor de investeringen te voorzien.