

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**27ste jaargang
nr. 8 – 21 februari 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 2123: Raadslid Karel Scherpereel (13 december 2022)

Havenbezoek zesde leerjaar

Vele, vele jaren organiseerde de dienst public relations en onthaal van de haven van Zeebrugge een havenbezoek voor een halve dag voor alle Brugse leerlingen van het zesde leerjaar. Die mooie en zeer interessante excursie - die ik ooit zelf als twaalfjarige mocht ervaren - wordt, misschien door de schaalvergroting van port of Antwerp-Bruges, naar de vergeethoek geplaatst.

De excursie bestond erin dat leerlingen op de school werden opgehaald, een rondrit in de haven maakten, halt hielden in het Havengebouw en naar boven gingen om te genieten van een uniek zicht te hebben op de Pierre Vandammesluis en de haven. Een gids op de bus (van de Gidsenbond Brugge) sprak het geheel aan elkaar.

Vandaar mijn vraag:

Voorziet de Stad of de Haven van Zeebrugge, nu Port of Antwerp-Bruges, opnieuw een bezoek aan de haven voor alle zesdeklassers van de lagere scholen op Brugs grondgebied tijdens de maanden april, mei, juni?

Antwoord 2123:

Havenbezoek zesde leerjaar

Ook dit jaar zullen er weer havenbezoeken mogelijk zijn voor de leerlingen van het 6^{de} leerjaar van de basisscholen.

Omwille van corona zijn deze de vorige jaren niet doorgedaan.

De directies van de scholen zullen vanuit de stad aangeschreven worden met een voorstel van dagen en de mogelijkheid om in te tekenen op deze didactische schooluitstap, nog dit schooljaar.

Vraag 2124: Raadslid Karin Robert (23 januari 2023)

Verkeersveiligheid: zichtbaarheid in het verkeer

In deze donkere dagen en zeker tijdens het doven van de verlichting in vele straten in Brugge is de zichtbaarheid minimaal.

Zie ter illustratie hieronder een foto van de Malehoeklaan op een weekdag na 23u.

Foto genomen aan de bushalte, hoek Malehoeklaan/Brieveweg.

Daarom zou een campagne voor veiligheid - zichtbaarheid in het verkeer een meerwaarde kunnen zijn.

Dit vooral voor de zwakke weggebruiker: voetganger en fietser.

Het dragen van fluorescerende jas, arm- en beenbandjes,... samen met een goed werkende fietsverlichting is erg belangrijk.

Ik weet dat er enkele controles op fietsverlichting zijn geweest maar herhaling hiervan en daarbij een oproep om je eigen zichtbaarheid te vergroten is toch wel een meerwaarde tijdens deze donkere dagen en zeker tijdens het doven van de verlichting in Brugge.

Een slogan: '**Laat je zien, dan krijg je een tien!**' is hier misschien op z'n plaats.

Graag zie ik dit uitgewerkt in de toekomst indien mogelijk.



Antwoord 2124:

Verkeersveiligheid: zichtbaarheid in het verkeer

Op heden zit het namelijk zo dat er in de wetgeving enkel de fietsverlichting/reflectoren weerhouden wordt en wij bijgevolg niet kunnen optreden tegen het al dan niet gebruik van fluorescerende jas, arm- en beenbandjes.

Binnen onze politiezone worden er intensief repressieve controles uitgevoerd tijdens de winterperiode van het niet gebruik of ontbreken van fietsverlichting.

Wij gaan ook over tot een maximum aan sensibilisering door het inzetten van tekstkarren waarbij duidelijk de melding gemaakt wordt dat men dient gebruik te maken van fietsverlichting, ook wordt dit regelmatig in de kijker geplaatst door onze communicatiedienst via de sociale media.

Tot slot wensen wij u graag in kennis te stellen dat de politiezone zich bewust is van de problematiek.

Hierdoor hebben wij besloten om met verschillende partners, waaronder de stadsdiensten, rond de tafel te gaan zitten om via een werkgroep in de nabije toekomst over te gaan tot de uitwerking van een preventie- en handavingsplan in kader van een "uniforme aanpak verkeersonveilig gedrag tweewielers."

Uw voorstel van campagne zullen wij zeker meenemen tijdens deze overleggen.

Vraag 2125: Raadslid Karel Scherpereel (27 januari 2023)

Straatverpleegkundige

Armoede, angst en schaamte zijn maar enkele van de redenen waarom mensen die op straat leven soms niet bij een dokter geraken. Kleine gezondheidsproblemen kunnen zo echter tot chronische ziekten leiden. Het project 'Van Straat naar Zorg' wil daar in Kortrijk iets aan doen en werd in juni 2022 opgestart. Dat houdt in dat dak- en thuislozen een beroep kunnen doen op de zorgen van een straatverpleegkundige. Ik hoorde onlangs dat er ook reeds een straatverpleegkundige in Oostende werkzaam is. In een centrumstad zoals Brugge zal er toch ook nood zijn aan een straatverpleegkundige en kan men de expertise delen met Oostende of Kortrijk. Vandaar mijn vragen:

Is er reeds sprake geweest om een straatverpleegkundige in Brugge beschikbaar te houden?

Bestaat dit misschien al maar is dat niet bekend?

Indien het niet bestaat is het dan niet mogelijk te overwegen om een straatverpleegkundige aan te stellen in Brugge?

Antwoord 2125:

Straatverpleegkundige

1. Om een antwoord op deze vraag te formuleren werd contact opgenomen met een partner uit de geestelijke gezondheid Covias die hiermee bezig is in de regio Noord-West-Vlaanderen.

Er is (nog) geen straatverpleegkundige in Brugge. Vanuit Covias kon 'maar' 19u vrijgemaakt worden om in te zetten op straatverpleging.

Covias heeft enige tijd getwijfeld tussen Brugge, Oostende en Blankenberge, maar vond het niet aangewezen de beperkte 19u nog eens in drie of twee op te splitsen. De reeds opgedane ervaring leert dat dit een goede keuze was, al was het maar om enige effectiviteit en continuïteit te kunnen realiseren. Meer nog, er zou in principe minstens 1 VTE (voltijdsequivalent) voor een bepaalde regio beschikbaar moeten zijn, gezien de onvoorspelbaarheid en moeilijke bereikbaarheid van de doelgroep, het kunnen opvolgen van de personen en problematieken, het voldoende kunnen verknoepen met relevante partners, enz.

Er is in Covias al enige expertise en ervaring, met ondersteuning van Wit-Gele Kruis West-Vlaanderen. Beiden zijn al overtuigd en vragende partij om meer straatverpleegkunde te kunnen realiseren, maar de middelen ontbreken om hier op in te zetten.

Straatverpleging is een methodiek en werkwijze waar nog geen financiering voor is voorzien, althans toch niet vanuit federaal of Vlaams niveau. Vanuit Covias is men momenteel in gesprek met de Belgische partners van een Europees onderzoeksproject, VUB en Ugent, omtrent de methodiek "Navigate-in care" ... wat, aldus de onderzoekers, gesneden koek zou zijn voor straatverpleegkundigen.

De piste om een straatverpleegkundige te kunnen financieren wordt onderzocht met Covias en 't Sas, dit in de scope van het Europees onderzoeksproject.

In Oostende is Covias, in samenwerking met Wit-Gele Kruis West-Vlaanderen, begin 2022 gestart met een project straatverpleegkunde. Ongeveer gelijktijdig, in maart 2022 is er ook een project gestart in Kortrijk. Dit was echter niet het 'eerste project', ook in Hasselt loopt er al enkele jaren een project 'Straatverpleging'.

Inhoudelijk zijn beide projecten in onze provincie heel identiek, en worden ervaringen uitgewisseld. Dak- en thuislozen hebben vaak geen vertrouwen (meer) in hulpverlening, zijn (al dan niet zorgwekkende) zorgmijders, waarbij (eenvoudige) problemen weinig weerstand ervaren om te evolueren tot chronische en meer ernstige problemen. Dit zowel op somatisch vlak, alsook met betrekking tot psychische kwetsbaarheid.

Samenvattende info vindt u op de website: <https://www.covias.be/straatverpleging-oostende/>

2. Daarnaast is er vanuit OCMW en 't Sas reeds een samenwerking met dokters van de Wereld. Zij komen elke vrijdag langs naar het 't Sas inloophuis om medische zorgen te bieden voor mensen die geen vaste huisarts hebben.

Hiervoor wordt gewerkt met vrijwillige dokters uit het Wijkgezondheidscentrum De Bruggen in Sint-Pieters.

Het OCMW werkt ook goed samen met de ziekenhuizen voor medische hulp, o.a. met de EPSI-diensten (eenheid psychiatrische spoedinterventie) van AZ Sint-Jan en St-Lucas.

Vraag 2126: Raadslid Pol Van Den Driessche (30 januari 2023)

Rond punt Assebroek

Onlangs werd het rond punt van Daverlo-Dries-Prinses Paololaan heraangelegd.

Daarbij werden de voorheen al smalle fietspaden nog smaller gemaakt.

Dit creëert een onveilige situatie voor de vele fietsers die dagelijks langs dit punt passeren. Denken we maar aan zij die op weg zijn naar het AZ St-Lucas, het Daverlo-complex, de nabijgelegen sportvoorzieningen, de jeugdlokalen, enz...

Is dit een bewuste keuze?
Of ging de aannemer hier in de fout?

In elk geval dring ik aan om aan deze situatie te verhelpen en minstens terug even brede fietsstroken te voorzien. Dit hoeft niet eens zo duur te zijn.
De zogenaamd zwakke gebruikers zullen u dankbaar zijn.

Antwoord 2126:

Rond punt Assebroek

De heraanleg van het rondpunt Dries-Daverlostraat-Prinses Paolastraat werd uitgevoerd in kader van het reguliere onderhoud. De bedoeling van de heraanleg was om de diepe sporen in het wegdek (dat voorheen in betonklinkers lag) weg te werken na verschillende klachten.

In onderhoudsdossiers wordt voor uitvoering geen nieuw ontwerp gemaakt, vermits de gewenste toestand dezelfde is als de huidige toestand.

Het onderhoudswerk moest in een zeer kort tijdsbestek uitgevoerd worden, doordat het een druk kruispunt betreft met veel schoolverkeer. De markeringen op het asfaltwegdek moesten dus zeer kort op de asfalteringswerken volgen en zijn in uitvoering op sommige plaatsen inderdaad met een smaller profiel uitgewerkt door de aannemer. In maart start de markeringsfirma terug en wordt het project terug opgestart om de wegmarkeringen opnieuw en beter aan te brengen.
Dank voor de melding.

Vraag 2127: Raadslid Barbara Roose (30 januari 2023)

Vragen m.b.t. verkeerssituatie in de Vossensteert

- Er zijn 2 verkeersplateau's aangelegd (1 in Vossensteert en 1 in Bossuytlaan_dit is het verlengde van de Vossensteert richting Perretje). Een derde verkeersplateau ter hoogte van de Vossensteert-Zuiderakker is in onderzoek. *Komt dit plateau er nog? De bocht Vossensteert-Zuiderakker is een problematisch punt in dit traject. Een derde plateau kan bijdragen aan het snelheidsremmend effect over de ganse lijn.*
- De Vossensteert wordt door fietsers niet als verkeersveilig ervaren. De wettelijk voorgeschreven afstand in de bebouwde kom tussen fietser en auto= 1 meter. De fiets-suggestiestrook is zelf amper 1 meter. Auto's rijden te dicht op de rand van 'hun strook' of jagen de fietsers op op de fietssuggestiestrook. Er zijn getuigenissen van fietsers die in de goot gereden worden of ten val komen. Vaak niet geregistreerd als ongeval, omdat de bestuurder doorrijdt of omdat 'de schade meevalt'. De schrik blijft de fietser echter levenslang bij.

CONCLUSIE: de fietssuggestiestroken geven fietsers absoluut geen veiligheidsgevoel ook al werden ze met deze bedoeling ingevoerd. De Stad houdt hier best rekening mee bij toekomstige aanpassingen in het straatbeeld.

- De Vossensteert staat gecategoriseerd als lokale weg type IIa waar het verkeer verzameld wordt naar een weg van hogere orde en het inkomend verkeer verdeeld wordt in het gebied. Deze classificatie vertrekt uitsluitend vanuit het perspectief van de auto. De Vossensteert is nochtans een straat waar burgers vooral wonen, leven en zich verplaatsen. Een bij uitstek verblijfsgebied, waar de actieve weggebruikers thuishoren en de auto te gast is.

Het gemengd verkeer van fiets en auto in een smalle straat zoals de Vossensteert doet dan ook vragen rijzen mbt de maximum *toegelaten* snelheid. Is 50km/u een veilig maximum als deze burgers een dergelijk smalle rijbaan moeten delen die hen geen veiligheid biedt maar net het leven kan kosten?

Een evaluatie van de huidige toegelaten snelheid dringt zich op.

Antwoord 2127:

Vragen m.b.t. verkeerssituatie in de Vossensteert

De dienst Openbaar Domein is momenteel bezig met de concrete uitwerking van de plateau ter hoogte van de Zuiderakker. Het is dus zeker nog de bedoeling dat dit plateau aangelegd wordt.

Het aanleggen van de fietssuggestiestroken in de Vossensteert en Bossuytlaan werd in zitting van 31 mei 2016 goedgekeurd door het toenmalige college van burgemeester en schepenen. Dit was het resultaat van een studie naar de mogelijke opties voor fietsvoorzieningen in deze as. Gezien de beperkte rooilijn breedte, die varieert tussen de 10 en 12 meter was (en is) het niet mogelijk om hier een fietspad te voorzien. Zonder volledige heraanleg van de straat is het niet mogelijk om hier een structurele oplossing te bieden, waardoor er gekozen werd voor de (ondermaatse) fietssuggestiestroken.

Daarom dat wij de afgelopen jaren ook ingezet hebben op alternatieve routes en ontwikkelingen voor de fietsers.

Het is correct dat de auto in veel gevallen helaas nog altijd de maatstaf is van het mobiliteitsbeleid op federaal en Vlaams vlak. Zolang er op die niveaus beslissingen blijven genomen worden (of net niet genomen zoals bedrijfswagens), blijft het op het lokale niveau dweilen met de kraan open. Wij doen als stad verschillende inspanningen om een modal shift te bewerkstelligen en het aantal auto's en autobewegingen te doen verminderen, maar dit lukt maar deels omdat het autobezit nog altijd blijft stijgen.

Dit zorgt er voor dat er een systeem moet gevonden worden dat er voor zorgt dat dit autoverkeer op een zo'n efficiënt, maar vooral veilige manier, verloopt zeker voor de zwakke weggebruikers. Net daarom werd het systeem van wegcategorisering ingevoerd met 'gradaties' van straten. De as Bossuytlaan-Vossensteert werd als lokale weg type 2a geselecteerd omdat deze dient als ontsluitingsweg voor de woonwijken langs deze as. In deze redenering is het belangrijk dat het verkeer uit deze wijken via de as Bossuytlaan-Vossensteert naar het hoger gelegen wegennet gaat zoals de Maalse Steenweg N9 en Astridlaan en niet door de wijken zelf rijdt. Binnen deze wijken zijn er zeer veel woningen én ook een aantal schoolomgevingen.

Vanuit deze argumentatie werd deze as in de nieuwe oefening van wegcategorisering opnieuw geselecteerd als lokale ontsluitingsroute. Het is echter niet de bedoeling dat doorgaand (zwaar) verkeer ook gebruik maakt van deze route. Om het zwaar verkeer te weren werd hier bovendien een tonnagebeperking van 3,5 ton ingevoerd uitgezonderd voor plaatselijk verkeer.

Het verlagen van de maximale snelheid valt niet te rijmen met de bovenstaande argumentatie. Dit zou namelijk betekenen dat er even snel gereden kan worden in de wijken als in deze straten waardoor de woonwijken meer verkeer zullen te slikken krijgen. Gezien de veel hogere bewoning is dit absoluut niet aan te raden.

Vraag 2128: Raadslid Karel Scherpereel (9 februari 2023)

Vraag voor spiegel

Tussen Vinkenplein en Collegestraat loopt er een hele smalle doorgang. Die doorgang wordt door heel wat bewoners gebruikt. Fietsers maken fietsend of lopend naast hun fiets er gretig gebruik van. Die doorgang vertoont echter een rechte hoek waardoor je niet kan zien of er wel of geen tegenligger aankomt.

Bestaat er een mogelijkheid om een verkeersspiegel in die hoek te plaatsen zodat de gebruiker kan zien of er wel of geen tegenligger komt? (Situatie zie bijhorende foto)



Antwoord 2128:

Vraag voor spiegel

Deze vraag werd reeds in het verleden (2017) onderzocht door de stedelijke werkgroep verkeer. Sowieso wordt er op het grondgebied van Brugge niet meer overgegaan tot het plaatsen van verkeersspiegels. In optimale omstandigheden zal een verkeersspiegel misschien wel de aanwezigheid van een weggebruiker weergeven, maar met een totaal vertekend beeld inzake afstand en snelheid. Ook bestaat het risico dat een weggebruiker zich enkel en alleen gaat baseren op hetgeen men ziet, of juist niet ziet, om zijn manoeuvre uit te voeren.

De gebruikers van deze doorsteek kennen de situatie en passen hun gedrag ook aan waardoor ze veel voorzichtiger deze bocht nemen.

In 2017 werd ook onderzocht om het fietsen eventueel te verbieden langs deze doorsteek, maar dat werd uiteindelijk niet goedgekeurd. Dit zou namelijk betekenen dat de fietsers ofwel moeten afstappen of een omweg zouden moeten nemen. Dit valt niet te rijmen met het fietscomfort, de visie van de stad en de vlotte bereikbaarheid van de stad.

Vraag 2129: Raadslid Karel Scherpereel (9 februari 2023)

Verbreding fietspad

Heel wat inwoners van de wijk rond de Collegestraat klagen over de smalle fietsdoorgang tussen het Gaston Roelandtsplein en de Tramstraat. Voor velen is het hoge trottoir en de smalle fietsdoorgang met tweerichtingsverkeer een doorn in het oog. Als je een bakfiets als tegenligger hebt dan lukt het heel moeilijk. Het verhoogde voetpad wordt dan ook aanzien als een obstakel.

Dit fietspad, dat door heel wat bewoners gebruikt wordt, kan heel gemakkelijk verbreed worden als men ervoor zou kunnen zorgen dat dit volledig vlak is.

Is het mogelijk om dit even te bekijken vooraleer er daar ongelukken gebeuren (of die zijn er misschien al gebeurd)?

Vindt men in Brugge nog dergelijke fietspaden waar voetgangers en fietsers dezelfde doorgang gebruiken zonder dat er expliciet een voetpad aanwezig is? Of wordt dat vermeden?



Antwoord 2129:

Verbreding fietspad

De situatie in deze doorsteek is inderdaad verre van ideaal om als een volwaardig fietspad te kunnen gebruikt worden, zeker tijdens drukke momenten. Daarom dat de stad ook van plan is om, in het kader van de invulling van de site van De Lijn, dit fietspad aan te pakken. Dit dossier werd ook meegenomen in het kader van het Fietsplan Kopenhagen van de Vlaamse overheid waardoor wij aanspraak kunnen maken op subsidies.