

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang

nr. 41 – 24 november 2020

---

**In het Bulletin van Vragen en Antwoorden worden vragen van Raadsleden en de antwoorden daarop letterlijk en volledig opgenomen. Elke brieftschrijver is verantwoordelijk voor zijn/haar tekst waarvan de inhoud niet bindend is voor het stadsbestuur.**

## Vraag 1354: Raadslid Annick Lambrecht (12 oktober 2020)

### Zwaar verkeer in schoolomgevingen

Graag kom ik nog even terug op mijn schriftelijke vraag van 30 september jl. Inmiddels ontving ik de mail die de school aan alle ouders van hun leerlingen bezorgde. Daarin waarschuwde de directie om een andere route te nemen omdat er zwaar verkeer werd verwacht voor de werf van de ondergrondse parking in de Hugo Losschaertstraat.

Sinds het dodelijk ongeval in Zwevegem met een zware vrachtwagen waarbij een meisje van 12 het leven liet is er nochtans over gans Vlaanderen een consensus dat zwaar verkeer echt niet thuis hoort in een schoolomgeving. Overall is men de oefening aan het maken om na te gaan hoe dat beter georganiseerd kan worden.

Graag had ik dan ook de volgende vragen gesteld:

1. Gaat het stadsbestuur akkoord met dergelijk schrijven?
2. Gaat het stadsbestuur ten rade bij de VVSG of andere centrumsteden hoe zij het gevaar van zwaar verkeer in schoolomgevingen aanpakken? Neemt het stadsbestuur hier conclusies uit die ze verder laten onderzoeken?
3. Kan de stad bemiddelen met de sector om geen zwaar vrachtverkeer te hebben in de schoolomgevingen bij de start en het einde van de schooldag?

Bijlage: mail van de school aan de ouders

*Beste Ouder(s)*

*Vandaag ontvingen we de melding dat er op dinsdag 06/10/2020 terug een betonstort zal plaatsvinden op de werf naast de school. (Hugo Losschaertstraat)*

*Deze werken starten vanaf 7u en eindigen om 16u à 17u.*

*Tussen 8u en 8u15 zal de aannemer proberen geen vrachtvervoer te laten doorgaan of deze te*

*begeleiden.*

*Mogen wij vriendelijk voorstellen aan alle fietsers en voetgangers om deze dag de Hugo Losschaertstraat te vermijden en de Jan Boninstraat of Kalkovenstraat naar school te nemen.*

### **Antwoord 1354:**

#### Zwaar verkeer in schoolomgevingen

##### Antwoord vraag 1:

Bij wegenwerken wordt veel aandacht besteed aan de verkeersveiligheid en er wordt in dat kader gewerkt volgens een hiërarchisch systeem met name:

- (1) Waar mogelijk worden omleidingsroutes uit de schoolroutes/- omgevingen gehouden;
- (2) Als het zwaar (werf)verkeer toch in de schoolomgeving of een uitgesproken schoolroute moet zijn, dan wordt dit verboden tijdens de schoolpieken;

(3) Indien er bij hoogste uitzondering moet afgeweken worden van de bovenstaande principes, dan wordt ingezet op een doordachte communicatie naar de omliggende scho(o)l(en) zodat alternatieve schoolfietsroutes of wandelroutes kunnen worden uitgezocht.

Momenteel zijn er inderdaad werken bezig om een ondergrondse parking te bouwen waarbij de werftoegang gelegen is in de Hugo Losschaerstraat. De werfleider contacteert regelmatig de directeur van de nabijgelegen basisschool zodat de ouders/leerlingen/leerkrachten worden geïnformeerd dat er zwaar verkeer verwacht wordt tijdens de schoolspitsmomenten. Op deze manier kunnen zwakke weggebruikers steeds in veilige omstandigheden naar school gaan.

Het werken met bovenstaand kader neemt niet weg dat we ook nog bijkomende maatregelen kunnen nemen. Zo kondigen we ook heel wat wegonderbrekingen aan via sociale media zodat niet alleen belanghebbenden in de buurt worden verwittigd.

In uw schriftelijke vraag haalde u ook het recent gebeurde ongeval in onder andere de gemeente Zwevegem aan. Als stad, dienst mobiliteit en mens betreuen we dit ongeval ten zeerste. Wanneer dergelijke ongevallen voorkomen, wordt hier in de media uitgebreid over gerapporteerd. Zonder de inhoud en de context van deze ongevallen te kennen worden er meteen subjectieve opinies gevormd omtrent zwaar vervoer in de schoolomgeving.

Bij het ontstaan van een ongeval spelen echter heel wat factoren een rol zoals weersomstandigheden, persoonlijke motieven, omgevingsfactoren, specifieke verkeerssituatie, voertuig, wegbeeld, etc.. Net omdat elk ongeval ontstaat door een combinatie van factoren, kunnen we geen ideale oplossing aanleveren die ten alle tijde en in alle omstandigheden de verkeersveiligheid kan garanderen.

#### Antwoord vraag 2:

De lokale politie heeft de maatregelen omtrent zwaar vervoer in de schoolomgeving van andere grote centrumsteden zoals onder andere Gent, Aalst en Kortrijk met elkaar vergeleken. We maken per stad ook de vergelijking hoe deze steden zich ten opzichte van de stad Brugge verhouden.

De stad Gent maakt gebruik van een charter (werf)transport en heeft in de binnenstad een circulatieplan om alle doorgaand verkeer maximaal uit de woonkernen te weren, ingericht. Een groot nadeel van het charter werftransport is dat dit sterk afhangt van de "goodwill" van de bouw- en transportbedrijven om dit na te willen leven. Het is ook niet juridisch afdwingbaar.

De stad Aalst wenste in 2020 een tonnagebepanking van 7,5 ton met venstertijden in te voeren die afgestemd is op de uren van de scholen, en voorziet de uitrol van een circulatieplan in hun mobiliteitsplein. Het laden en lossen gebeurt er in venstertijden (6u-7u30, 8u45-11u15 en 18u-21u). De tonnagebepanking werd op heden nog niet ingevoerd. Momenteel staat op hun website vermeld dat de tonnagebepanking van 7,5 ton tijdens de schoolspits vanaf 4 januari 2021 van kracht zou gaan.

De stad Kortrijk heeft in 2016 een charter werftransport afgesloten. Ook hier wordt met een gentlemen's agreement gewerkt en is dit juridisch niet afdwingbaar. Het hangt af van de 'goodwill' van de bedrijven die het ondertekenen om dit charter na te leven.

In Brugge wordt een tonnagebepanking in de binnenstad met venstertijden reeds gehanteerd en er is in de binnenstad een circulatieplan. Brugge hanteert een tonnageverbod van 3,5 ton in de binnenstad. Enkel tijdens venstertijden van 6u-11u en van 19u-21u mogen voertuigen tussen 3,5 ton en 12 ton de binnenstad binnen om de belevering van de horeca en winkels te kunnen garanderen. In de deelgemeenten geldt er in de bebouwde kom een parkeerverbod van +5 ton voertuigen.

Op vraag van het stadsbestuur werden 8 pistes voorgesteld om het zware verkeer tijdens de schoolspitsen uit de schoolomgeving te houden. Deze moeten uiteraard nog verder worden uitgediept met het oog op de praktische uitvoering.

Het is alvast zeker dat geen enkele piste op zich zaligmakend is, toch zeker niet zonder rekening te houden met/tegenwoordig te komen aan eventuele voorwaarden (o.a. juridisch, handhaving) en de positieve en negatieve effecten.

#### Antwoord vraag 3:

Uit de vergelijking met andere centrumsteden blijkt vooral dat het zoeken naar een oplossing een proces is met vallen en opstaan. Geplande maatregelen worden aangepast of zelfs afgevoerd omdat ze niet realiseerbaar/houdbaar zijn in de praktijk.

Alhoewel zwaar verkeer in de schoolomgeving en op de school(fiets)routes verkeersonveiligheid met zich kan meebrengen, blijkt het niet simpel om hier een kwalitatieve, uniforme oplossing voor te vinden. Alle mogelijke voorgestelde pistes hebben zowel positieve als negatieve effecten, hebben een impact op de handhavingsmodaliteiten en stellen heel wat randvoorwaarden voorop.

Om er ten slotte voor te zorgen dat de gewenste effecten worden behaald, is het cruciaal dat er ook engagementen aangegaan worden met de betrokken partners (transport-, landbouw- en bouwsector, lokale economie, buurgemeenten en Brugse schoolgemeenschap). Daarvoor hebben we een groot draagvlak nodig dat enkel gecreëerd kan worden door in overleg te gaan met de partners en door gezamenlijke engagementen uit te werken en te onderhouden. Meer betrokkenheid leidt tot een groot draagvlak, wat op zijn beurt zal leiden tot een hogere naleving.