

Verlag informatievergadering aanleg verkeersplateaus Vossensteert - Bossuytlaan

**7 februari 2018 om 20.00 u.
Hoeve Hangerijn, Gemeneweideweg-Zuid
113, Assebroek**

Panel

- Philip Pierins, schepen Openbaar Domein, Stad Brugge
- Tony Meert, ingenieur Openbaar domein – sector wegen oost, Stad Brugge
- Henk Vanden Eynde, inspecteur Verkeerstechnische Dienst, Politie Brugge
- Nathan Vandendriessche, Communicatie & Citymarketing, Stad Brugge (moderator)
- Eveline Strubbe, Communicatie & Citymarketing, Stad Brugge (verslag)

Technische assistentie

Firma Solitech

Zaal

Er zijn een veertigtal aanwezigen.

1. Verwelkoming door Nathan Vandendriessche

- Verwelkoming
- Informatie over het verloop van de avond
- Voorstelling panel

2. Inleiding door schepen Philip Pierins

Het stadsbestuur is net zoals jullie bezorgd omtrent de verkeersveiligheid in de Vossensteert en Bossuytlaan. We hebben recent al een aantal maatregelen genomen om de verkeersveiligheid van de fietsers te verbeteren en de snelheid van het verkeer aan te pakken. Het is een complexe straat om een volledige heraanleg uit te voeren want hiermee gaan onteigeningen gepaard. We proberen dus andere oplossingen te vinden om de snelheid van het verkeer aan banden te leggen met respect voor de fietsers, de schoolgaande jeugd en de vele mensen die daar passeren.

Een eerste stap hebben we al gezet met de fietssuggestiestroken. Dit blijkt zeer efficiënt. Ik zal straks nog eens verwijzen naar de Politie want het aantal ongevallen is absoluut minimaal. We stellen vanavond nog nieuwe maatregelen voor. Ingenieur Tony Meert stelt deze aan u voor. Daarna is er ruimte om vragen te stellen. Wij staan open voor jullie suggesties.

3. Toelichting door ingenieur Tony Meert

Ik zal eerst proberen het project een beetje overzichtelijk toe te lichten. Er werd eerder al samengezeten met een aantal bewoners van de Vossensteert en de Bossuytlaan. Uit die gesprekken zijn toen een aantal waardevolle elementen naar boven gekomen. De ongerustheid van de bewoners is dan duidelijk aangekomen bij het stadsbestuur. Een aantal voorstellen werden ondertussen verder uitgewerkt. De belangrijkste opmerkingen betroffen eigenlijk het begin en het einde van de straat (Bossuytlaan en Vossensteert) en om daar de snelheid en

eveneens het zwaar verkeer te ontmoedigen. Dit zijn twee belangrijke elementen naast de veiligheid van de fietsers en alle weggebruikers in het algemeen.

Hier zitten wij eigenlijk in het begin van de Vossensteert. Men komt hier net van de Maalse Steenweg en men moet een duidelijk signaal krijgen dat men in een woonstraat komt en dat men de grote steenweg verlaat. Het duidelijkste signaal dat we hier kunnen geven is met de aanleg van een verkeersplateau en een asverschuiving. Dit principe trekken wij door naar het begin van de Bossuytlaan waar we een verkeersplateau voorzien als snelheidsremmers voor wie van 't Perretje komt (Gaston Roelandsplein).

Vossensteert

Aan de inrichting van de weg hebben wij in principe niet veel veranderd. We zijn wel iets strenger geweest in onze bochten. Momenteel zijn de bochten heel ruim. Men kan er eigenlijk bijna zonder snelheidsvermindering die bochten nemen. Met dit plan gaat dat toch minder lukken. We hebben die bochten iets meer uitgebreid naar de baan zodat men echt wel aan het stuur moet draaien en snelheid moet minderen. De lengte van dat plateau is heel bewust zeer lang genomen om eigenlijk twee keer effect te hebben. Anders gaat men op het plateau en meteen eraf, om dan terug gas te kunnen geven. Volgens het plan hier, van zodra men de neiging heeft om terug gas te geven op het plateau, komt men al op het einde van het plateau en moet er terug afgeremd worden. Op die manier hebben we een dubbel effect van eenzelfde verkeersplateau. Het materiaal van het plateau zal anders zijn dan jullie gewoon zijn. Jullie wonen nu langs een betonbaan maar we hebben hier gekozen voor het veel stillere en trillingsarme asfalt. Ik denk dat het ook wel aangenaam is dat we hiermee rekening gehouden hebben. De bushaltes zijn zodanig verwerkt dat de bus minder plaats inneemt van de parkeerzones. De bussen moeten op de baan zelf stoppen, zodat het achterrijdend verkeer extra wordt afgeremd.

Bossuytlaan

Hier hebben wij dezelfde principes toegepast: de asverschuivingen, de hoogteverschillen en maximaal behoud van het groen. Bovendien zal er nog groen worden bijgeplant langs de zijkanten. Hierdoor wordt de baan visueel nog smaller gemaakt. De aanwezige fietssuggestiestroken werken die visuele versmalling bovendien ook in de hand. Ook fysiek zal de baan versmald worden tot het maximum. Nog smaller zou te gevaarlijk zijn voor de fietsers. Ook komen De Lijn en IVBO hier voorbij, dus we hebben ons ook aan hun maatgeving moeten houden.

Zevekotedreef – Weidebekerstraat – Schoolstraat – Sint-Kristoffelstraat

Wij hebben ook de Zevekotedreef en de Weidebekerstraat meegenomen in dit project. Ik denk dat de bewoners ook wel zullen begrijpen waarom. Die straten zijn duidelijk aan het einde van hun levensverhaal gekomen. We hebben aansluitend wel de materiaalkeuze veranderd. Wij zijn ook in asfalt verder gegaan. Hier wordt het principe van het vrij parkeren langs beide kanten behouden. Die straat is dus wel iets beter. Ik vermoed ook dat het aantal passerende wagens hier van een totaal andere grootorde is dan in de Bossuytlaan. Ik denk dus dat dit een betere keuze is voor dit type weg.

De Zevekotedreef is een iets dikkere straat. Die hebben we iets verbreed. Hier is er net iets meer ruimte en parkeergelegenheid, want er is hier ook een bakker.

De Schoolstraat hebben we ook iets breder gemaakt. Om consequent te zijn, hebben we die breedte doorgetrokken tot aan 't Perretje. Hier is het wegdek heel erg aan het verzakken. Er zijn veel putten in het wegdek en we krijgen hier veel meldingen over. Het zou dus zonde zijn om de Sint-Kristoffelstraat niet mee te nemen. Dit is in een notendop ons plan.

4. Vragenronde

Bewoner Bossuytlaan 54

Ik vind het een goed voorstel omdat de snelheid, die duidelijk een groot probleem is, zal verminderen. Een tweede probleem is de verkeersintensiteit, meer bepaald het aantal wagens dat de straat gebruikt als sluiptweg. Ik denk dus dat deze maatregelen wel kunnen helpen. Maar mijn vraag is eigenlijk aan de Politie: als je nu ter hoogte van de Maalse Steenweg en ter hoogte van 't Perretje een bord plaatst met maximum snelheid 30 km/u, en maximum 2,5 ton, is dit dan niet goedkoper dan deze operatie?

Inspecteur Henk Vanden Eynde

Wat betreft zone 30: de wegen zijn gecategoriseerd. Dit is een lokale weg type 2. Op een dergelijke weg wordt zone 30 niet ingevoerd omdat het een verbindingsweg is. De enige uitzondering die hierop kan gemaakt worden, is als er een school aanwezig is in de straat zelf. Dan kan er eventueel een stuk zone 30 gemaakt worden. Op dergelijke type wegen wordt de zone 30 niet ingevoerd.

Bewoner Bossuytlaan 54

Als je een bepaald type toekent aan een straat, kan je dat type toch ook veranderen om dan een zone 30 aan de straat toe te kennen? Kunnen we hier niet hetzelfde doen als in de Engelendalelaan? Dat is waarschijnlijk ook zo'n type 2, daar mag men ook maximum 50 km/u, maar men kan er in realiteit geen 50 km/u rijden omdat jullie er tal van hindernissen hebben ingeplant.

Ingenieur Tony Meert

Deze straat (Vossensteert – Bossuytlaan) is zelfs een type 2a. Het verschil bestaat erin dat het doorgaand verkeer hoofdaandeel is in dat debiet. Het is ook heel duidelijk dat dit t.o.v. de Engelendalenlaan echt wel het centrum is. Dit is echt een weg van en naar het centrum en naar de andere deelgemeenten. Als we dit zouden negeren door een ander type en een andere architectuur toe te kennen aan deze straat, zou ons dat mobiliteitsgewijs heel grote problemen geven op vele andere plaatsen. Het kostenplaatje is hier niet onze grootste zorg, maar wel de mobiliteit van gans Assebroek en Sint-Kruis. We hebben geen alternatieven voor deze as of we moeten heel veel gaan onteigenen. Onze enige optie is om die as optimaal in te richten mits allerlei ingrepen waarvan dit er een van is.

Bewoner Bossuytlaan 56

Ik wil graag nog aanvullen bij wat mijn buurman zonet zei. Ik vind het op zich ook een goed plan, omwille van diezelfde redenen. De snelheid zal er effectief door minderen. In de praktijk ga je per definitie eerder 40, 30 km/u rijden. Eigenlijk stuur je zo in de praktijk dan toch wel aan op een zone 30, ook al is het een verbindingsweg. Het verkeer zal zich gewoon aanpassen aan het profiel van de straat en de infrastructuur zelf, vind ik. In de logica van wat jullie doen, past dit dan ook. Misschien moet het in stappen gebeuren maar ik vind het correcter dat het verkeer, hoewel de straat een zekere verbindingsfunctie heeft, toch ten minste de beleefdheid toont door zich aan te passen aan het profiel van de straat. Het is niet logisch om omgekeerd te gaan redeneren. In feite klopt dat niet. Gezien de initiatieven die jullie nemen, die we zeker ook appreciëren, zijn jullie daar dan zelf van overtuigd? Waarom zetten jullie die extra logische stap nu al niet, want misschien wordt ze in de toekomst sowieso gezet? Mijn buurman stelde het zonet voor: het is of-of, maar eigenlijk is het eerder en-en. Je moet het kunnen afdwingen, nog meer dan dat nu gebeurt, en dan eventueel die zone 30 toch overwegen. Het is misschien een uitzondering in dit type 2 lokale weg, maar het is mogelijk, de wetgeving laat het toe.

Ingenieur Tony Meert:

Eigenlijk is verkeer zoals water. Het zal altijd zijn weg vinden naar het doel. Nu hebben wij hier geprobeerd om mits een aantal subtiele ingrepen die snelheid zwaar naar beneden te halen. U had het over 40, 30 km/u maar dankzij de bushaltes, zal het naar 0 km/u gaan. Zo simpel is het. Men gaat liever een andere weg nemen dan dat men opnieuw achter een bus moet vastzitten. Ik wil geen loze beloftes doen, maar we hebben hier een aantal zaken in het plan verwerkt die effectief het verkeer gaan afremmen en ontmoedigen. We hebben echt wel ons best gedaan.

Schepen Philip Pierins

Ik kan erin komen dat het verkeer in die zin zal evolueren. Dit is hier een stappenplan en ik denk dat het voortschrijdend inzicht in de toekomst de belangrijkste factor zal zijn. We gaan nu rustig die acties ondernemen en ik ben ervan overtuigd dat u zal merken dat het veel rustiger zal worden.

Bewoonster

Ik denk dat wij ook slachtoffer zijn van het gps-systeem. De automobilisten zien op de gps dat dit een verbindingsweg is en dat ze hier 50 km/u mogen rijden. Er zijn ook mensen die hier maar eenmalig voorbijkomen. Er zijn veel andere voorbijgangers die misschien het geluk hebben om niet te moeten stoppen achter een bus. Ik denk dat we veel verkeer gaan verkrijgen omwille van het feit dat dit een zone 50 is en door het gebruik van de gps-systemen. Is daar iets aan te doen?

Ingenieur Tony Meert

De nieuwe generatie gps-systemen is uitgerust met een chip waarop iedereen getracked wordt. Daardoor wordt de effectieve snelheid, de doorstroming en het oponthoud op de wegen gemonitord. Die gps-systemen gaan niet enkel rekening houden met het officiële snelheidsslabel van de straat maar vooral met de reële tijden van doorvoer. Die technieken staan heel ver en berekenen op basis van real time data de snelste route van a naar b. Dus ook al heeft die weg 100 als label, die gps weet dat er maar 40 km/u kan gereden worden en dat daar regelmatig een file staat. Zodoende gaat die z'n weg aanpassen. Als u met een relatief nieuwe auto rijdt, past de gps zijn route aan op basis van die data. U krijgt dan het bericht dat de route herberekend wordt. Ik zou me niet focussen op het label 50 maar op de effectieve snelheid die op die weg gereden zal worden. Dat gaat ook bepalen of hier veel mensen gaan rijden die hier niet plaatselijk moeten zijn. Dit blijft nog steeds een van de beste assen tussen Sint-Kruis en Assebroek. Dat bepaalt toch ook wel heel sterk het aantal gebruikers.

Bewoner Bossuytlaan 59

We hebben ook samen met de groep die zaak bekeken. U hebt daarnet terecht gezegd, we zitten met een effect dankzij de huidige fietssuggestroken. We hebben dit effect gezien op het moment dat ze in gebruik werden genomen (na de grote vakantie). Dat effect is vandaag al iets minder. Ik dacht dat er gezegd was, toen we eerder met jullie aan het praten waren, dat de volgende stap voor dit jaar gepland was. In de brief die we kregen, staat 2019. Kan dit niet versneld worden? Ik vrees namelijk dat het effect van de fietssuggestiestroken helemaal verdwenen zal zijn tegen dat men met een tweede fase begint en dat we dus eigenlijk een stuk gaan mogen herbeginnen. Zou dat niet wat sneller kunnen?

Ingenieur Tony Meert

Die timing heeft eigenlijk twee redenen. Ten eerste is mijn gretigheid voor dit project een reden. Ik heb het net iets verder uitgebeiteld. Ook heb ik de ambitie om de riolering boven en beneden in beide straten te vernieuwen. We hebben daar een camerainspectie gedaan en ik denk dat ik net op tijd ben voor die riolering. Door de kasseiweg heeft die onderliggende riolering het heel hard te verduren gehad. Dat maakt het project net iets complexer. Ik heb daardoor meer tijd nodig om het uit te tekenen, aan te besteden ... Ten tweede heb ik van de schepen veel werk gekregen. De schepen heeft ook veel ambitie, de lat ligt ook hoog. Zo heeft hij veel werken in Assebroek en Sint-Kruis gepland. Wij gaan daarmee ook nog naar de bevolking komen want die plannen moeten ook nog allemaal voorbereid worden. Ik ben op het moment gewoon overbevraagd. Een realisatie dit jaar acht ik echt niet meer mogelijk. Daarvoor mijn excuses.

Bewoner Bossuytlaan 35

Ik zal zeer kort zijn. Ik zou toch ook voorstellen om aan het begin van de Bossuytlaan en aan het begin van de Vossensteert (en in het bijzonder aan het begin van de Bossuytlaan) een bord te plaatsen voor beperking van het laadvermogen van het zwaarder verkeer. Zo zouden enkel lichte vrachtwagens mogen binnenrijden. Nu komen die binnengereden bij ons, ze komen aan de hoek van de Maalse Steenweg en dan zitten ze juist aan de goede kant om te kunnen lossen

in al die winkels. Als dat volume belet wordt, is dat toch goed? Jullie hebben dat gedaan in Dudzele. Als dat daar kan, dan kan dat vermoedelijk ook hier in Assebroek. Ik dank u.

Bewoner Bossuytlaan 48

Mijn idee was ook om de tonnage te verminderen want daar komen vrachtwagens van de Brico of van de Delhaize. Dat zijn zware vrachtwagens van 16,5 m lang. Als die hun bochten zo moeten nemen, is dat niet evident. Het is ook heel gevaarlijk voor de fietsers. Een andere zaak is de trilling. Wij hebben trillingen gehad van die platen ter hoogte van de Bossuytlaan. Dat is nu grotendeels opgelost. De trillingen komen nu van waar dat verkeersplateau gaat komen. Kunt u verzekeren dat die trillingen gaan opgelost zijn? Dat moet ik 100% weten want mijn huis zit met scheuren. Ofwel moeten jullie het asfalt ook verder doortrekken en niet enkel stoppen ter hoogte van de drempel?

Ingenieur Tony Meert

Wij zijn een beetje gierig geweest. Wij hebben in de hele straat een aantal platen vernieuwd maar ter hoogte van deze werken niet. We hebben nl. in het achterhoofd gehouden dat we ze nu zouden moeten uitbreken. Dat leek ons dus een beetje zonde. U heeft ons die melding gemaakt van die trillingen. We zijn dan ter plaatse geweest en hebben die trillingen inderdaad vastgesteld. We gaan die trillingen niet negeren. Dit asfalt is veel trillingsvrijer dan beton. Daar zitten geen naden in, het oppervlak is veel gladder. Het geluid en de trillingen zullen zo sterk verminderen. Daar durf ik wel garanties geven.

Bewoner Bossuytlaan 48

Maar kunt u het asfalt dan niet wat meer doortrekken, verder dan het plateau?

Ingenieur Tony Meert

Ik ga absoluut die betonplaten verderop allemaal onderzoeken. Als ik over een plaat twijfel, dan ga ik die beslissing nemen.

OPENBAAR DOMEIN - WEGEN

Bewoner Bossuytlaan 48

Ik zit met trillingen, of u nu twijfelt of niet.

Ingenieur Tony Meert

Die trillingen komen van bepaalde betonplaten die losliggen.

Bewoner Bossuytlaan 48

En die liggen juist daar waar die drempel is, waar die knik is. Die drempel ligt daar ook juist aan of juist achter die knik. Hoe gaat dat dan eigenlijk? Gaat dat geen problemen geven? U moet eens goed komen kijken waar die drempel is. Ik geloof niet dat u dat goed weet.

Ingenieur Tony Meert

Wij hebben dat goed bestudeerd. Het is een heel moeilijke plaats om te bepalen waar die drempel stopt. We houden die best zo ver mogelijk van opritten. Als je zo uit je huis komt, is dat niet aangenaam. Ik wil zelfs nog testen uitvoeren op de platen die we behouden, zodat we zeker zijn dat dit de goede platen zijn en verder doorgaan in asfalt. Ik moet uiteraard wel ergens stoppen.

Bewoner Bossuytlaan 48

Als ik nu zit met trillingen, dan kunt u dat toch iets doortrekken? Het is juist aan het einde van mijn tuin dat die trillingen zijn.

Ingenieur Tony Meert

Ik heb een zeer groot vermoeden dat we die betonplaten in het project vervat zitten.

Bewoner Bossuytlaan 46

Ik ben niet gelukkig met dit plan. Ik heb dit ook al aan de ingenieur gezegd. Ik woon nl. al 35 jaar langs die ventweg. Wij wonen hier achter een rustpunt. We vinden dat onze ligging in dat plan aangetast wordt. Ik zou willen zeggen dat ik het betreurt dat dit niet duidelijk was in jullie brief. In de brief kon je niet vermoeden dat die ventweg zou ingenomen worden. Er stond dat de middenberm zou blijven bestaan, maar eigenlijk is die middenberm geen middenberm. Ik vraag mij ook af of dat het wel zo'n goed idee is om die weg in te nemen. Als ik kijk naar de Vossensteert, daar is een asverschuiving. Maar hier, dat is geen asverschuiving meer als ik kom van 't Perretje. Dat is eigenlijk een bocht met een heel smalle rijbaan en een fietsweg. Ik vraag mij bovendien af of daar in het begin van die bocht geen ongelukken zouden kunnen gebeuren.

Ik denk niet dat men erom vraagt om die ventweg in te nemen want de twee huidige rijstroken kunnen perfect behouden blijven. Ik dacht ook altijd dat men daar die bomen gezet had om de straat visueel smaller te maken. Nu gaat men daar eigenlijk van weg door de indruk te wekken dat we hier een baan hebben met een middenberm. Is dat wel zo'n goede optie om de snelheid te ontraden? Kan men niet beter een asverschuiving doen, zoals in de Vossensteert en dat straatje met die kasseien laten liggen? Het draagt ook bij tot het karakter van de straat zoals het altijd geweest is. Maar dat zal misschien romantiek zijn.

Ingenieur Tony Meert

Ik ga niet zeggen dat wij op alles een antwoord hebben, verre van. Maar we hebben hier wel een duidelijke keuze gemaakt, nl. om de bestaande bomen te behouden op die middenberm. We hebben ook langs de zijkanten extra bomen bijgeplant om een dubbel inklemmingseffect te hebben, nl. de visuele en de fysieke versmalling van de weg. Die asverschuiving is wel degelijk belangrijk in samenhang met het drempelgevoel. Die asverschuiving gaat vooral voor het zwaar verkeer moeilijker te nemen zijn.

Bewoner Bossuytlaan 46

Dit vormt dan toch wel een risico voor de fietser die voor het vrachtverkeer rijdt?

Ingenieur Tony Meert

Mensen die die baan geregeld nemen, u bent daar zeker een van, weten dat er verderop veel strengere asverschuivingen zijn dan deze. Ik heb deze bewust zachter gemaakt dan de volgende om rekening te kunnen houden met de opmerkingen over de strengheid van de ingrepen. Ik kan die wel nog strenger maken en veel bruusker, maar dat was volgens mij niet echt nodig. Men zit nl. eerst op een verkeersplateau en dan is er nog eens die asverschuiving. Ik denk dat die combinatie wel werkt, zeker samen met de echte smalheid van de weg van 3,20 m. Dan zijn er ook nog de fietssuggestiestroken en de bushaltes op de weg die een afremmend effect zullen hebben op het verkeer. Dit is wederom een stap in de, hopelijk, goede richting voor de Vossensteert en de Bossuytlaan. Ik ga zeker niet zeggen dat ik de gouden oplossing heb. Mijn ambitie reikt verder en ik ga nog stappen zetten.

Bewoner Vossensteert 118

Ik woon al veertig jaar langs die verbindingssas. Veertig jaar geleden begonnen de problemen al. Er zou toen in de jaren '80 een oplossing komen, nl. invoer van het eenrichtingsverkeer van de Vossensteert en Bossuytlaan richting Astridlaan. In de Engelendalenlaan zou er eenrichtingsverkeer worden ingevoerd richting de Maalse Steenweg. Dit is nooit gebeurd. Burgemeester Moenaert zei toen dat die asverschuivingen voorlopige oplossingen waren (10 – 20 jaar). De bedoeling zou toen ook geweest zijn dat de fietsers vroeger op de baan konden. Mijn ervaringen zijn dat het verkeer steeds drukker wordt en we zo eigenlijk bijna aan gematigder verkeer zijn. Als fietser voel ik mij hier nu dankzij jullie maatregelen van de voorbije jaren beter op mijn gemak. Maar we zijn er nog niet helemaal. Ik woon rechtover IJzerland. Als ik van de Vossensteert naar de Maalse Steenweg wil, bijvoorbeeld naar de Delhaize, kan dit perfect via fietswegen maar die verbindingen zijn er niet. Dit zou wel een extra investering betekenen. Als fietser heb je de Vossensteert dan eigenlijk bijna niet meer nodig. Wordt er hier ook gekeken naar de toekomst op lange termijn? Bijvoorbeeld binnen 30 jaar? Is het de bedoeling dat het asfalt later doorgetrokken wordt tot aan de andere kant en in het middenstuk? Als ik nu als fietser langs daar kom, heb ik een extra baan. Ik heb eigenlijk geen vragen maar ik blijf bekommerd om de verkeersleefbaarheid. Een van de eerste suggesties hier, nl. dat van invoer van de zone 30, lijkt een mirakeloplossing maar als het in de praktijk zo is dat er 50 à 30 km/u gereden wordt, dan komt dat wel goed. Dat werkt weliswaar alleen goed tijdens de spitsuren. 's Avonds willen de auto's de fietsers telkens voorbijsteken.

Schepen Philip Pierins:

Ik wil hier even aanvullen. Meneer heeft wel een punt wat betreft het fietspad langs de kant van Zantiende. Ik zit al meer dan 20 jaar in de gemeenteraad en het is al 20 jaar zo dat men zegt dat het er (bijna) ligt. We zitten daar met een boer die niet toelaat dat er over gereden zou worden. Ik ben hier 5 jaar aangesteld als schepen en er is nog altijd niets veranderd. Nochtans heb ik dit dossier al verschillende keren zien passeren. Ik zou nu toch wel een keer aandringen om de nodige maatregelen te laten nemen. Is dat nu juridisch of op een andere manier, want

dat zou inderdaad een hele mooie oplossing zijn voor alle fietsende mensen uit de omgeving. We hebben het gelukkig in die mate kunnen inrichten, dat het een redelijk fietspad wordt. De natuurgroepen zijn niet zo gelukkig met het verharden van bepaalde toestanden. Maar we hebben in ieder geval een compromis gevonden in die richting. Er ligt een fietspad, het staat klaar op tekening. Het zou een grote ontsluiting zijn voor de achterliggende scholen zoals bv. SASK. Ik zou toch nog een keer aandringen in de toekomst om te kijken op welke manier we die boer kunnen overtuigen om niet alles af te sluiten. Zo zouden de fietsende mensen van de Vossensteert daar echt op hun gemak kunnen rijden richting Delhaize.

DIENST EIGENDOMMEN

Ingenieur Tony Meert

Het ontwerp voor dit fietspad ligt in mijn schuif, de schepen weet dat. Wegens een onteigeningskwesitie wil een persoon hier niet aan meewerken en jammer genoeg heeft die ene persoon daar heel veel grond. Ik weet dat er politieke wil is. Stad Brugge wil nu ook niet de harde juridische middelen gaan inzetten tegen een bepaalde burger. Misschien zijn we daar te weekhartig in, dit heeft voor- en nadelen. Daardoor wordt het project natuurlijk wel opgehouden. Niemand wordt graag onteigend. Hier spreken we natuurlijk ook over een groot stuk van de eigendommen van die man. Het zou inderdaad een groot project zijn. We hebben langs de andere kant ook nog plannen.

Bewoner Vossensteert 118

Die man heeft natuurlijk ook zijn eigen belang, maar we moeten ons afvragen wat het maatschappelijk belang is. Een bedenking: de Bossuytlaan en de ventweg worden ingenomen om een stuk baan te verleggen. Waarom wordt er over de afstand die er nu al is, geen volwaardig fietspad gelegd dat breed genoeg is? Dat zou misschien op heel lange termijn de bedoeling zijn. Dat kan nu al aangelegd worden. Nu is het weer een tussenoplossing, denk ik.

Ingenieur Tony Meert

Dit nu net het enige stuk waar het zou kunnen. Het lijkt mij een beetje onzinnig om de fietser hier uit het verkeer te halen om hem dan 50 m verder terug het verkeer in te brengen met alle nodige conflicten tot gevolg. Hier hebben we inderdaad ruimte. Vandaar ook de mooie groeninplanting in dit plan. Als je verderop rijdt, worden we met iets te drastische maatregelen geconfronteerd want dan verdwijnen er parkeerplaatsen, zullen er onteigeningen zijn en dat lijkt mij eigenlijk niet de aangewezen oplossing. We hebben er wel over nagedacht omdat we dit idee ook hadden, maar we moeten op lange termijn over de gehele as een visie ontwikkelen. Spijtig genoeg is dit de enige mogelijkheid die we nog zagen.

Bewoner

Ik woon net aan die linkse zijweg aan de Bossuytlaan. Als ik mijn auto daar parkeer, dan kan geen enkele bus daar nog passeren. En toch zeggen jullie dat jullie gaan uitbreiden naar de bovenkant maar ik ben er nu 100% zeker van dat daar geen bus kan passeren. Het is veel minder breed dan aan de rechterkant.

Ingenieur Tony Meert

De beide kanten zijn toch wel even breed, dat is visueel bedrog. Wij krijgen van De Lijn uiteraard alle normen en afmetingen door. Wij voldoen daar perfect aan. In de vormgeving hebben we ervoor gezorgd dat de parkeerzones net iets breder worden dan nu. Wij hebben inderdaad wel op het scherp van de snee moeten ontwerpen. Het voelde goed om die bomen te behouden, ook al hadden we anders 10 à 20 cm kunnen winnen. Dat is een afweging die we hebben moeten doen. Ik geef u gewoon de parameters waarop ik mij heb gebaseerd om die beslissing te moeten nemen.

Bewoner

Hebben jullie een idee van de tijdsduur van het project?

Ingenieur Tony Meert

Ik denk dat we hier toch een jaar gaan mee bezig zijn.

Het traject zal namelijk in kleinere stukken worden opgedeeld. We gaan de Zevekotedreef apart aanpakken zodat iedereen nog rond kan rijden. De ervaring leert namelijk, zeker bij de Politie, dat dit de enige manier is om de hinder tot een minimum te beperken. Dat heeft natuurlijk

gevolgen voor de tijdsduur. Om een riolering te steken en daarop een bovenbouw, zelfs al is dat een klein stukje, speelt de lengte van het traject niet zo'n grote rol. Het is door al die verschillende fases die op elkaar volgen, o.a. het uitharden van het beton, dat we ons in die straatjes zeker gaan moeten haasten om het op een veertigtal werkdagen uit te voeren. Dan spreek ik natuurlijk enkel over die kleine stukjes boven en onder. In de Schoolstraat wonen enkele zelfstandigen, daar nemen we uiteraard minderhinder maatregelen. We gaan zorgen dat de zaken bereikbaar blijven. Dat heeft zijn prijs maar heeft ook enkele gevolgen voor de uitvoeringstermijn. Men gaat eens enkel langs links bereikbaar zijn, eens enkel langs rechts, enzovoort. We gaan zeker hinder veroorzaken, maar als het zover komt, dan gaan we hier een studie voor maken. Die is nu nog niet in detail gemaakt. Dit is ook nog maar een voorontwerp, we houden dus rekening met alle goede suggesties. We passen ons ontwerp ook aan. Het is niet de bedoeling dat we hier al in een eindstadium zitten. We stellen jullie vanavond nu ons voorontwerp voor.

Bewoner Bossuytlaan 46

Ik wil nog even aansluiten bij wat mijn buur daarnet opmerkte in verband met de bus die moet passeren naast zijn geparkeerde wagen. Mijn buurman is eens geconfronteerd geweest met een geplette wagen doordat er een schoolbus in die ventweg gesukkeld was. Ik sta er 100% achter dat u die bomen wilt behouden. Als het dan toch zoveel moeite moet kosten, kunt u die bomen dan niet een beetje verplaatsen zodat mijn auto niet verpletterd kan worden? U zegt dat u op het scherp van de snee werkt, maar ik zie de bussen ook wel flink door de Bossuytlaan razen, ze zijn soms gehaast. Er moet toch wel plaats genoeg zijn.

Ingenieur Tony Meert

Er is plaats genoeg maar we hebben hier niet de maximum maten genomen. We hebben ook bomenexperts onder de arm genomen. Die lieten weten dat de bomen niet meer verplaatst kunnen worden omdat ze te stevig verworteld zitten. De bomen opschuiven betekent dat de bomen zouden sterven.

Bewoner Bossuytlaan 48

Kunnen we nieuwe bomen plaatsen en de groenzone versmallen?

Ingenieur Tony Meert

Dit is inderdaad een optie. Wij gaan niet zulke grote bomen kunnen zetten. We zullen dan weer kleine boompjes moeten zetten die 20 jaar nodig hebben om te groeien.

Bewoner Bossuytlaan 34

Ik denk dat we realistisch moeten zijn. Ik nodig jullie uit om daar eens te komen kijken. Er zijn heel veel vrachtwagens die naar de Maalse Steenweg moeten. Er passeren ook veel Nederlanders de laatste jaren, dat valt echt op. Als zij allemaal die ventweg zullen moeten gebruiken, rekening houdend met het feit dat er een fietssuggestiestrook is, dat de parkings behouden blijven en je niets inneemt van de voortuinen en dat jullie de middenberm behouden.... Zo zal het praktisch onmogelijk zijn om daar een grote vrachtwagen door te jagen. Ze kunnen daar niet door. Mijn auto staat al vol met krassen door wagens van IVBO. De bomen verplaatsen zou toch een optie zijn? Je zou er een meter bij winnen. Ik begrijp dat Stad Brugge hier niet voor te vinden is. Dit zijn bovendien vuile bomen. Als je auto eronder geparkeerd staat tijdens het voorjaar, wordt de auto vuil en je krijgt het er niet meer af. Op 't Zand stonden dezelfde bomen en daar hebben ze nu wel een ander type bomen kunnen zetten omdat er teveel klachten waren van de horeca. Waarom zou dat hier dan ook niet kunnen? Je zou die bomen even kunnen wegnemen en andere in de plaats zetten en ondertussen die middenberm minstens 1 meter opschuiven naar de andere kant. Een vrachtwagen of een bus van De Lijn zal hier volgens mij echt niet doorkunnen zo. Of je moet die parkings ook wegnemen daar, in die ventweg. Het wegdek is nu 3,20 m breed, inclusief de fietssuggestiestrook.

Bewoner

Dit bewijst dan waarschijnlijk wat ik in het begin van deze avond heb gezegd. Dan kun je de maatregel die je nu eigenlijk wilt nemen, alleen maar ondersteunen door een bord te plaatsen aan het begin van de Bossuytlaan en de Vossensteert. Zo zorg je dat dat zwaar verkeer, dat een probleem zou kunnen zijn, er niet meer komt. Dat kost u 2 à 4 borden maximum en af en toe een controle van een politieagent.

Ingenieur Tony Meert

Dan zeggen we dat niemand hier nog mag rijden. 2,5 ton is eigenlijk niet veel.

Bewoner

Ik denk dat niemand hier, die in de Bossuytlaan en Vossensteert woont, behoefte heeft aan die zware vrachtwagens die hier doorrijden. Die zware vrachtwagens komen naar onze straat om er gewoon maar door te rijden. Er is nochtans geen lokale handel, misschien met uitzondering van de bloemenwinkel.

Schepen Philip Pierins

Het zal zich automatisch zelf afdwingen. Kijk maar naar de Engelendalenlaan, daar komt geen zwaar verkeer meer. Als er al een vrachtwagen doorrijdt, zal hij zich dat de rest van de dag beklagen. In de toekomst zullen zij andere wegen nemen.

Ingenieur Tony Meert

We kunnen het jammer genoeg niet afdwingen met een bord want deze weg dient wel degelijk ook voor vrachtwagens. Ik begrijp dat jullie daar geen boodschap aan hebben. De weg is een essentiële schakel in het groter netwerk Assebroek – Sint-Kruis. Helaas maken vrachtwagens er nu ook gebruik van. Als we daar een brede weg leggen, dan gaan ze die blijven gebruiken. Een smalle weg zal ervoor zorgen dat ze die minder gaan gebruiken. Zo zullen we evolueren. Het bruusk gaan plaatsen van gebods- of verbodsborden, werkt nu eenmaal niet.

Bewoner Bossuytlaan 34

Stel dat een vrachtwagen van Sijsele naar Oostkamp moet, dan gaan die zich door de Vossensteert wurmen om dan uiteindelijk op de Baron Ruzettelaan uit te komen. De logica zou zijn dat ze een stukje de ring nemen en via de Katelijnepoort in de Baron Ruzettelaan komen. Dat zijn wegen die voldoende breed zijn en voorzien zijn hiervoor. Die vrachtwagens hebben wij hier niet nodig, ze horen niet in de Bossuytlaan en de Vossensteert. We kunnen ze beter langs de ring sturen.

Ingenieur Tony Meert

Ik denk dat we inderdaad wel het overgrote gedeelte van zwaar verkeer de weg laten volgen die u vernoemt. Ik vrees dat de vrachtwagens die door uw straat rijden, hier ter plaatse moeten zijn. Die zijn niet op doorvoer maar die moeten op een bestemming in de Maalse Steenweg zijn.

Bossuytlaan 34

Maar die moeten niet in de Vossensteert of in de Bossuytlaan zijn. We hebben daar geen behoefte aan.

Schepen Philip Pierins

Het kan wel uitzonderlijk voorkomen dat ze wel in de Bossuytlaan of Vossensteert moeten zijn. Ik zou vragen aan de Politie om hier eens een meting te doen om te kijken hoeveel vrachtwagens hier daadwerkelijk passeren. Meten is weten en dan kunnen we met die informatie verder. Misschien zijn er al metingen geweest maar indien dat niet het geval is, gaan we er uitvoeren.

POLITIE - VTD

Inspecteur Henk Vanden Eynde

Waarschijnlijk hebben hier al dergelijke metingen plaatsgevonden. Zo'n meting gaat als volgt: er wordt een telapparaat geïnstalleerd. We kunnen zo weten hoeveel verkeer er van welk type doorkomt, nl. personenwagens, vrachtwagens ... Het betreft een anoniem kastje dat het percentage van al het doorvoerend verkeer meet. Dat kan een week of 14 dagen blijven hangen. Er wordt geregistreerd welke types zich op welk tijdstip hier bewegen. Dan zien we hoeveel vrachtwagens er gepasseerd zijn. Er zit een radar in het apparaat die registreert op basis van de lengte van het voertuig. Zo kunnen we zien of het een personenwagen of vrachtwagen betreft.

Bewoner

Wat is het criterium dan om te zeggen dat we geen vrachtverkeer meer gaan toelaten? Je hebt dan die gegevens, wat doe je er dan mee?

Schepen Philip Pierins

Ik stel voor dat we eerst de metingen uitvoeren. We beginnen daarmee en dan zien we wat we ermee doen. Voortschrijdend inzicht is altijd het best.

Bewoner Bossuytlaan 48

De vrachtwagenchauffeurs zien toch in hun gps dat ze langs hier mogen rijden. Dat zijn lange vrachtwagens.

Schepen Philip Pierins

Ja, momenteel mogen ze dat ook, er is geen verbod. In een zone 30 mogen zij ook rijden.

Inspecteur Henk Vanden Eynde

We kunnen niet alle straten verbieden voor tonnageverkeer. We moeten het ontmoedigen. Met de maatregelen die we plannen, zal dat gebeuren. Ik kan me niet voorstellen dat ik als vrachtwagenchauffeur van de Maalse Steenweg richting Baron Ruzettelaan ga rijden. Ik kan me wel voorstellen dat ik een levering doe ergens op de Astridlaan en ik moet naar de Maalse Steenweg, dat ik de Bossuytlaan neem.

Bewoner Bossuytlaan 48

Neen, ze rijden af van de ring, de Generaal Lemanlaan in en zo de Bossuytlaan in, naar de Brico. Ik heb ze gevolgd. Hun gps geeft het aan.

Inspecteur Henk Vanden Eynde

Dan snap ik niet waarom men de Maalse Steenweg niet zou nemen. Ik wil gerust tellingen doen, ik wil dat gerust in kaart brengen.

Bewoner

We hebben al vaak gehoord dat de Bossuytlaan de meest fietsonvriendelijke straat is. En nu wordt daar aan gewerkt, akkoord. De mensen van Openbaar Domein – wegen van Stad Brugge zeggen dat er hier nog nooit grote ongelukken zijn gebeurd. Ze zeggen dat ze eigenlijk nooit veel moeten doen in de Bossuytlaan want er gebeurt nooit een zwaar ongeval. Philip, jij hebt het ook gezegd in het begin.

Schepen Philip Pierins

Dat klopt, er zijn er geen. De cijfers tonen het aan. Ik redeneer vanuit rationaliteit en niet uit emotionaliteit.

Inspecteur Henk Vanden Eynde

Ik heb vandaag de cijfers bekeken van de Bossuytlaan. In 2016 en 2017 is er geen enkel ongeval geweest met een lichamelijk letsel.

Bewoner

Dat is heel logisch. Veel mensen laten hun kinderen hier niet meer rijden omdat ze weten hoe gevaarlijk de baan is. Ze komen er ook zelf niet meer. Ik ben, net zoals de meneer die hier voor mij zit, onlangs het voetpad opgeduwd door een auto terwijl ik op de fietssuggestiestrook reed. We hadden dit eigenlijk moeten melden aan de Politie. Dat zijn dus types van ongevallen die niet altijd aangegeven worden. Jullie zouden beter dankbaar zijn dat er zo weinig ongevallen gebeuren, in plaats van ermee een pluim op je hoed te steken. Het heeft eigenlijk heel weinig te maken met de huidige verkeersveiligheid in die straat. Ik heb de indruk dat de Politie zich hier niet goed van bewust is.

Inspecteur Henk Vanden Eynde

We zijn ons daar zeker van bewust. Wij moeten ons eigenlijk wel baseren op cijfers. Als er in 2 jaar tijd geen enkel ongeval met lichamelijk letsel heeft plaatsgevonden, dan moeten we dat toch ook in kaart brengen. Ik zeg daarom niet dat het altijd veilig is. Ik zeg niet dat dergelijke ongevallen niet gebeuren. We moeten snelheidsmetingen en tellingen doen en we moeten de ongevallen die er al dan niet gebeuren mee in kaart brengen. Het is normaal dat we daar rekening mee houden.

Schepen Philip Pierins

Het is in ieder geval de wil van het bestuur om iets te doen met de Vossensteert. Hoe ingewikkeld het ook is, je moet maar durven om eraan te beginnen. We moeten iets ondernemen en we proberen dit en we gaan verder. Het stopt hier niet na deze vergadering. Zoals Tony zonet zei, dit zijn voorstellen en wij nemen alle feedback mee. Ik heb een goed geheugen en ik neem ook alles mee wat hier gezegd wordt en wat ik heb genoteerd. U mag hierop rekenen. Ik heb ervoor gezorgd dat hier een fietspad kwam in het gebied Gemeneweidebeek om ervoor te zorgen dat die kinderen niet meer langs de Vossensteert hoefden te fietsen. En dan vermeld ik nog even Zantiende, dat ook al jaren mijn grote

bezorgdheid is. Als dat opgelost zou zijn, zou de helft van het fietsverkeer al weg zijn uit de Vossensteert. We gaan in ieder geval verderdoen en ik hoop dat Tony ook verder kan werken op een rustige manier aan deze straten.

Bewoner Bossuytlaan 28

Ik wil graag even benadrukken dat er geen enkele reden is voor een zware vrachtwagen om hier te rijden. Ik wil graag even zelf diezelfde stem uitbrengen. Die baan is daar niet voor gemaakt, die is daar veel te smal voor. Er zijn alternatieve wegen genoeg: de ring, de Maalse Steenweg, de Baron Ruzettelaan. Er is geen enkele reden waarom zij hier moeten passeren.

Ingenieur Tony Meert

Er zijn een aantal assen en sommige zijn overbezet voor het moment. Tijdens de spitsuren zijn sommige andere kruispunten in de buurt niet zo vlot. Ik kan niet in de visie van die mensen kruipen maar ik vermoed dat dit ook een reden is waarom ze alternatieven gaan zoeken. Waarom ze langs hier rijden is niet duidelijk. Ik heb het inderdaad ook zelf gezien, dus jullie hebben gelijk. Daar rijdt inderdaad veel zwaar verkeer. Ik kan het alleen maar constateren.

Bewoner Vossensteert 118

Zou dat ook niet te maken hebben met de trajectcontrole? Minister Weyts heeft in de tijd langs bepaalde wegen tol laten betalen. Zou dat geen suggestie zijn voor Minister Weyts, want het is een secundaire weg, geen primaire. Moesten de vrachtwagens langs die weg tol moeten betalen, dan zouden ze die baan ook gaan aan vermijden.

Bewoner Bossuytlaan 46

Ik woon ook langs die ventweg. Ik heb behoorlijk wat vragen rond de veiligheid voor de fietsers. Hoe moeten de fietsers die langs de ventweg wonen op een veilige manier richting 't Perretje rijden? We zitten nl. met die middenberm.

Ingenieur Tony Meert

Ik neem aan dat jullie nu ook gewoon rond de bomen rijden en links of rechts kiezen. Daar zijn altijd wel verpozingsruimtes. In de gearceerde zone rechts die op een punt eindigt, is een verpozingsruimte voor fietsers en voetgangers om even te wachten vooraleer dan in te voegen in het verkeer naar 't Perretje toe. Als fietser kunt u bij die andere doorsteek naar de Weidebekestraat wachten zodat u eigenlijk in 2 bewegingen oversteekt. U zal zo beschermd worden door de middenberm. Het was onze bedoeling om daar zo een veilige oplossing voor te bieden.

Bewoner Bossuytlaan 46

Als ik nu wil oversteken, heb ik nauwelijks een probleem. De auto's die zich dan achter mij bevinden, zijn mensen die daar wonen. Eigenlijk is daar geen gevaar. Maar als daar nu auto's gaan rijden en ik moet daar over, dan heb ik constant auto's in mijn rug.

Ingenieur Tony Meert

Ja, maar het probleem is nu, als u richting Perretje moet, dat u eigenlijk met 2 richtingen wordt geconfronteerd en in een keer moet oversteken, terwijl dat nu maar een richting is. Dat maakt eigenlijk de verandering. De ventweg gaat u wellicht veilig kunnen oversteken. De Bossuytlaan is nu in zijn huidige toestand gevaarlijker om over te steken dan in dit ontwerp. Dat is toch wat wij proberen te verkrijgen.

Bewoner Bossuytlaan 48

Ligt die weg niet hoger? Wat met de waterafvoer?

Ingenieur Tony Meert

De huidige Bossuytlaan ligt inderdaad hoger dan de ventweg. Het water zal naar slijkputjes worden gestuurd. We gaan die hoogtevverschillen daar aanpakken. Het grote voordeel is dat we nu die middenberm hebben om de grote hoogtevverschillen daar op te vangen. Dat is technisch zeer gemakkelijk op te lossen, dat is het probleem niet.

Bewoner Bossuytlaan 48

De trottoirs worden ook vernieuwd?

Ingenieur Tony Meert

Ja, alles wordt vernieuwd: de trottoirs en de parkeerstroken worden vernieuwd en er komen nieuwe bomen.

Bewoner Bossuytlaan 28

Uit de brief die jullie hebben rondgestuurd, meen ik te begrijpen dat de afwatering en riolering in de Bossuytlaan niet veranderd worden. Is het niet opportuun om deze mee te nemen in het project? Hopelijk moet dit dan niet binnen drie jaar wel gebeuren.

Ingenieur Tony Meert

Ik begrijp volkomen uw vraag. Wij zitten met totaal andere termijnen voor de aanleg van riolen. De levensduur van een riool is tussen de 80 en de 100 jaar. De levensduur van een bovenbouw is 15 à 20 jaar, zeker op een drukke baan. In woonwijken gaat de levensduur van de verharding al tot 30 à 40 jaar. Er is rioolinspectie geweest. Voor dat klein stukje, als we daar de riolering zouden vernieuwen, moeten we echt wel de hele straat meenemen. Dan moeten we het stuk Perretje - August Derrestraat meenemen. We hebben die rioolinspectie hier gedaan en de toestand van de riolering in de Bossuytlaan is gelukkig veel beter dan in de twee straatjes. Op basis van die visuele informatie en de inspectie, is er een raming van de mogelijke levensduur in de Bossuytlaan zelf. Die is nu nog te goed om daar de investering te doen.

Bewoner Bossuytlaan 48

Hoe lang liggen de huidige betonplaten er al?

Ingenieur Tony Meert

Ik schat dat die dateren van de jaren '70. Contradictorisch genoeg, zijn de oudere platen de betere. De jongere platen zijn de minst stevige. Wij hebben heel veel platen uit de jaren '80 die we moeten vernieuwen en heel veel betonplaten uit de jaren '50 die nu nog steeds in perfecte staat zijn.

Bewoner Bossuytlaan 48

Waarom legt u niet de volledige Bossuytlaan opnieuw aan?

Ingenieur Tony Meert

In dat geval spreken we over een totaal ander budget en een grote hinder. De riolering, de grootste kost, vraagt hier nog niet naar want die is nog in relatief goede staat. Wij gaan toch eerder de riolering zijn volledige levensduur laten uitzitten vooraleer we de volledige straat gaan aanpakken. We moeten onze beslissingen op een aantal parameters baseren en dat is hier eigenlijk de doorslaggevende factor.

Bewoner

Er is al veel gezegd over de ventweg en er is toch nog een beetje weerstand m.b.t. de ventweg. Zoals bewoner van Bossuytlaan 46 in het begin ook vertelde is dat een beetje een rustpunt. Er is een rustiek karakter door die kasseien. Kan er rekening gehouden worden met het rustieke karakter van de kasseien bij de heraanleg van de parkeerzones?

Ingenieur Tony Meert

Het is een heel goed voorstel om de parkeerstroken in kasseien aan te leggen. Ook op enkele details (op kruispunten en dergelijke) kunnen we daar ook aan werken, eventueel ook in de voetgangerszone. Ik zou daar eens moeten over nadenken maar het is alvast een zeer waardevolle suggestie die nog wat uitwerking nodig heeft. **OPENBAAR DOMEIN - WEGEN**

Bewoner

Het traject Vossensteert – Bossuytlaan is een straat met gemengd verkeer. U weet wat er in het mobiliteitsplan van Brugge daarover staat, nl. dat Stad Brugge streeft naar zone 30 in alle straten met gemengd verkeer. Dat wou ik nog even aanhalen. In die zin volgt Stad Brugge zijn eigen mobiliteitsplan op dit punt nog niet. Ik wou hier dus nog even op datzelfde nageltje kloppen...

5. Slot

Nathan Vandendriessche bedankt het panel en het publiek. Het verslag van deze vergadering komt online op www.brugge.be.