

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

24ste jaargang

nr. 37 – 22 oktober 2019

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

Vraag 1044: Raadslid Annick Lambrecht (18/09/2019)

Verkoop wieler-en loopoutfit Stad Brugge

Stad Brugge beschikt over een eigen wieler- en loopoutfit waar we best trots op mogen zijn. Beide outfits worden ook vaak gespot op sportevents, sociale media en duiken zelfs op in het buitenland. Qua ontwerp werd gekozen voor zwart met kleuraccenten uit de stedelijke huisstijl, met het Brugge-logo op de borst. De outfits zijn gemaakt van kwalitatief materiaal, licht en snel drogend en werden verkocht in de Museumshop, Mijn Brugge en via In&Uit.

Ik verneem nu dat er nog enkel Brugge wieler- en loopoutfits worden verkocht in de Museumshop Brugge en niet meer in Mijn Brugge en In&Uit.

Mijn vragen:

- 1) Klopt dit? Zo ja, wat is de reden hiervoor?
- 2) Wat zijn de toekomstplannen met de wieler-en loopoutfits Brugge?
- 3a) Worden er nog nieuwe bestellingen geleverd aan Stad Brugge?
- 3b) Zo ja, hoeveel wieler-en loopoutfits worden er nog geleverd en wordt hier nog steeds het onderscheid gemaakt tussen winter- en zomeroutfits?

Antwoord 1044:

Verkoop wieler- en loopoutfit

De loop- en wieleroutfits zijn inderdaad iets waar we trots op mogen zijn. De kwaliteit is goed en ze worden frequent gespot op allerlei sportevenementen. Het gaat om kledij en dat is altijd een beetje tijdsgebonden. Modehuizen brengen meermaals per jaar nieuwe collecties op de markt, waarbij telkens sprake is van nieuwe kleuren en trends. Met onze Brugge- loop- en wieleroutfits gaan we die weg niet op. We streven een iets duurzamere band met kledij na. Maar we merken wel dat de sportoutfits voor veel Bruggelingen een beetje aan het einde van- om het in marketingtermen te zeggen- hun productlevenscyclus zijn gekomen.

Dat resulteert in het feit dat er niet veel meer verkocht worden aan inwoners.

Mijn Brugge, naast het Huis van de Bruggeling, werd omwille van een gebrek aan bezoekers in zijn geheel stopgezet, waarbij de noodzakelijke dienstverlening naar het

Huis van de Bruggeling verhuisde. De sportoutfits horen daar niet bij. In&Uit liet recent weten dat ze amper nog enkele stuks van de sportkledij per maand verkopen en dat de voorraden (in alle stuks van het assortiment in alle maten) die ze daarvoor moeten aanhouden niet opwegen tegen de verkoop. Het is hun vraag om dat dus volledig af te bouwen. Het verkooppunt waar er wel nog effectief vraag is, is dus inderdaad de Museumshop. Dat richt zich hoofdzakelijk op bezoekers, voor wie het ontwerp nieuw is en het dus een leuk souvenir blijft bij een bezoek aan de stad. De Museumshop is één van de weinige afdelingen van de stadsorganisatie die er op georganiseerd is om de praktische afhandeling (inkoop, voorraadbeheer, verkoop en opvolging) van dergelijke producten strak te laten verlopen.

De verkoop van Brugge-sportoutfits spitst zich momenteel dus vooral nog toe op bezoekers van de stad. In het kader van sportpromotie willen we de komende jaren, met een vernieuwd concept, ook de Bruggelingen stimuleren om de Brugge kleuren verder uit te dragen tijdens het sporten.

Vraag 1045: Raadslid Dirk Barbier (29/08/2019)

Diverse vragen na buurtmoment Zeebrugge

Op het buurtmoment werden op volgende punten gewezen, en hieruit besluitend deze vragen gesteld:

- kerstverlichting ontbreekt, wat promotie zou betekenen binnen een al te rustige winterperiode. Kunt u overwegen dit te verbeteren in combinatie met de reeds beloofde kerstboom.
- bij melden van onveiligheid, wat niet zo uitzonderlijk is in Zeebrugge, wordt de politie opgebeld, die bij avond en nacht uit Brugge moet komen. Dit betekent vaak een te groot tijdverlies bij ingrijpen. Kan permanentie van patrouilles in Zeebrugge ingesteld worden?
- in weekends wordt door occasionele bewoners de vuilniszak buiten gezet, tot groot jolijt van meeuwen. Omwille van netheid, wordt initiatief gevraagd. Ondergrondse huisvuilcontainers zouden een verbetering zijn. Kan hierover nagedacht en voldaan worden?
- hondenpoepzakjes moeten intenser gebruikt worden. Kunt u dit verplichten en hierop toezien?

Antwoord 1045:

Diverse vragen na buurtmoment Zeebrugge

Dit jaar wordt wel degelijk feestverlichting voorzien in Zeebrugge.

Er worden wand- en of paalmotieven geplaatst in volgende straten: Baron de Maerelaan, Adriaan de Gerlachestraat, Harwichtstraat, Sint-Thomas Morusstraat, Vismijnstraat, Visserstraat, Tijdokstraat, Brusselstraat, Heiststraat, op de Zeedijk en rond de Sint-Donaaskerk.

Daarnaast komen er 12 verlichte kerstbomen op de Zeedijk, een verlichte kerstboom van 7 meter in de Heiststraat en een gelijkaardige kerstboom op het Marktpllein.

U merkt dat de kerstverlichting in Zeebrugge zeker aanwezig zal zijn en mee zal zorgen voor een fijne kerstsfeer.

Het inzetten van 24u/24 patrouilles of een permanente politiepost is niet enkel om capaciteitsredenen onmogelijk. Behalve in het kader van de transmigrantenproblematiek stelt zich in Zeebrugge geen uitgesproken probleem van criminaliteit of onveiligheid. Om het euvel van de lange aanrijtijden vanuit Brugge in geval van nood aan een dringende politietussenkomst op te lossen, zijn al enige tijd operationele afspraken gemaakt met de scheepvaartpolitie (60 politiemensen) die er de klok rond aanwezig is en met de PZ Damme/Knokke-Heist. Hierbij wordt het principe van de "snelst adequate hulp" toegepast.

Van zodra wij het antwoord ontvangen van schepen Van Volcem op uw overige vragen, brengen wij u op de hoogte.

Vraag 1046: Raadslid Janos Braem (17/09/2019)

Veiligheid ijspiste Boudewijnpark

Onlangs was er een terugkomdag van Kazou Brugge in Boudewijn Seapark. Dit lokte veel wat volk en voor de grote massa werd ook een BBQ georganiseerd in de ijspiste. Ik kreeg deze week een telefoon van iemand die daar aanwezig was die me vertelde dat de ijspiste aan de buitenkant er echt niet goed uit zag. Het hout was zeer vochtig en het leek in niet zo'n goede staat te zijn. Aangezien dat hout net de dragende structuur is van het hele gebouw maakte hij zich zorgen. Hij vroeg zich af of een onafhankelijke organisatie de veiligheid van dat gebouw controleert? Worden er hier regelmatig veiligheidscontroles uitgevoerd? En zo ja, wie volgt dat dan op? Kan de Stad/politie/brandweer/preventiedienst dit controleren of heeft men hier geen mogelijkheid/toegang/recht toe?

Antwoord 1046:

Veiligheid ijspiste Boudewijnpark

Onze noodplanningsambtenaar nam contact op met de directeur van het Boudewijnpark, de heer Lars van den Ham, omtrent de staat/stabiliteit van de dragende constructies van de ijspiste.

De directeur meldde het volgende : *"Onlangs meldde zich bij ons nog een inspecteur die namens de constructeur Korlam langs was gestuurd omdat er bij een andere piste problemen zouden zijn met de houten gelamelleerde balken. Hij heeft hier de hele constructie bekeken en vastgesteld dat er geen problemen zouden zijn. Omdat hij in opdracht van een ander was heb ik hier verder geen terugkoppeling van ontvangen. De vernis op de balken vertoont weliswaar schilfering en laat los, maar de constructie staat zeker niet op instorten. Wij zullen deze winter ook nog een bouwkundige inspectie laten uitvoeren."*

De directeur heeft het verslag van Korlam opgevraagd maar heeft tot op heden niets ontvangen. Intussen heeft onze noodplanningsambtenaar gisteren zelf nog gepolst bij Korlam om het verslag zo vlug mogelijk over te maken.

Verder deelde de directeur mee dat het bezoek deze zomer van Korlam niet was ingepland door het Boudewijnpark maar werd uitgevoerd op initiatief van Korlam zelf naar aanleiding van een probleem elders. De balken van de ijspiste bleken echter dubbele dikte te zijn in vergelijking met de constructie die elders voor problemen had gezorgd.

De ijspiste is open van vrijdag 17 oktober tot en met 1 maart. Tenzij het verslag van Korlam anders zou uitwijzen, is er momenteel geen reden om de ijspiste ambtshalve te sluiten of dringend van bijkomende inspectie te voorzien. We staan er wel op dat het Boudewijnpark een bijkomende inspectie laat uitvoeren. Dat zou in de komende maanden gebeuren.

Vraag 1047 Raadslid Sandrine De Crom (24/09/2019)

Graag spiegels aan de Gentpoort

Fietsers die van de ring de binnenstad willen binnenrijden, rijden ter hoogte van de Gentpoort ook letterlijk door de Gentpoort. Een mooie veilige doorgang, netjes afgescheiden van de auto's. Voor de voetgangers en dan heel specifiek voor de joggers, is dit echter een gevaarlijk punt. Vaak kan de jogger de fietser nog maar net ontwijken. "Beter uit je doppen kijken", zou uw reactie kunnen zijn, maar vroeg of laat gaan daar ongelukken gebeuren, vrees ik. Een mooie oplossing zou een spiegel zijn langs beide kanten aan de Gentpoort. Zodat zowel de fietsers als de joggers/voetgangers elkaar kunnen zien aankomen.

Bedankt om dit te overwegen!

Antwoord 1047:

Graag spiegels aan de Gentpoort

Het stadsbestuur Brugge is als wegbeheerder zeer terughoudend voor het plaatsen van spiegels

- Het vereist een bijzondere vaardigheid om 'op zo'n spiegel te rijden'.
- De weggebruiker moet heel goed op de hoogte zijn van de verkeerssituatie en wat hij via de spiegel kan overzien.
- Afstanden en rijnsnelheden zijn moeilijk in te schatten en fietsers worden gemakkelijk over het hoofd gezien, met alle risico's van dien.
- Bij regenachtig weer, in het donker en bij mist heb je weinig of niets aan de spiegels.
- Verder blijkt dat verkeersdeelnemers vaak gefocust zijn op de spiegel en minder goed op de rest van het verkeer letten.
- Daarnaast zijn verkeersspiegels duur en vandalismegevoelig.

Of hoe een goed bedoelde spiegel juist aanleiding zou kunnen geven tot meer ongevallen en een schijnveiligheid-illusie zou kunnen opwekken. In het verleden zijn hier al wegbeheerders voor veroordeeld wat maakte dat tal van spiegels zijn weggehaald. Slechts in uitzonderlijke gevallen zou een spiegel overwogen kunnen worden.

In Brugge werd slechts op één locatie, nl. Kruispoort, nog een spiegel behouden als oplossing. Een ten dele soortgelijke situatie als aan de Gentpoort waar verkeer door de poort komt en in een dode hoek-situatie fietsers en voetgangers kruist, zou u kunnen opmerken. Er zijn echter twee grote verschillen

- ten eerste betreft het de kruising met gemotoriseerd verkeer wat maakt dat 1° de snelheid (potentieel) hoger is wat door een spiegel niet of slechts ten dele gevat wordt én 2° wat maakt dat de potentiële impact van een botsing substantieel hoger is (dit is puur fysica die zegt dat de kracht een resultante is van snelheid en massa waarbij deze van een gemotoriseerd voertuig een tienvoud en meer is dan deze van een fietser);
- ten tweede zijn de verkeersintensiteiten substantieel hoger aan de Kruispoort dan aan de Gentpoort die "slechts" gevoed wordt door fietsers en dan voornamelijk van één tak, namelijk de Generaal Lemanlaan, of hoe de kans significant hoger is.

Samenvattend kan dit dan ook gevat worden in wiskunde namelijk risico = kans (= intensiteiten) x effect (= kracht van impact), waarbij zowel dus de kans als het effect significant zwaarder is aan de Kruispoort dan aan de Gentpoort. Het stadsbestuur zal dan ook niet ingaan op uw vraag.

Vraag 1048: Raadslid Pascal Ennaert (24/09/2019)

Gentpoort - Assebroek

Het kruispunt aan de Gentpoort wordt heringericht door Vlaanderen, samen met Stad Brugge. De Generaal Lemanlaan zou helemaal afgesloten worden voor inrijdend autoverkeer. Wie vanaf de Gentpoortbrug de Generaal Lemanlaan wil bereiken, zal dat moeten doen via de Kleine Generaal Lemanlaan. De drie rijvakken dienen dan nog uitsluitend voor het kruisen of oprijden van de ring. Fietsers zullen wel nog in beide richtingen de ring kunnen oversteken. De buurtbewoners maken zich zorgen over de werken die er aan komen.

Mijn vragen:

- A) Wanneer wordt deze herinrichting gepland?
- B) Wanneer krijgen de buurtbewoners hieromtrent de nodige info?

Volgens de in de vorige legislatuur opgeleverde visiestudie R30 zou het doorgaande verkeer ter hoogte van de Gentpoort het kruispunt met de N337 Generaal Lemanlaan ondergronds kruisen. Op deze manier zou bovengronds een eenvoudig en verkeersveilig kruispunt voor lokaal verkeer ontstaan met aandacht voor de oversteekbaarheid van de fietsers. De kleine Generaal Lemanlaan zou in dit systeem niet meer worden ingeschakeld en hersteld worden in haar woonfunctie.

Mijn vragen:

- C) Wat is de timing voor de uitvoering van de visiestudie?
- D) Wordt met de nu voorgestelde ingreep afgestapt van de eerder goedgekeurde toekomstvisie?"

Antwoord 1048:

Gentpoort - Assebroek

Het is belangrijk om vooreerst de context te schetsen waarom er gestudeerd wordt op de Gentpoort.

De Vlaamse overheid streeft naar een verhoging van de verkeersveiligheid op de gewestwegen. Uit een analyse van de dynamische lijst van zwarte punten komen twee gevaarlijke punten naar voor die een gezamenlijke structurele aanpak vergen:

- het kruispunt N337 Generaal Lemanlaan x Nijverheidsstraat x N337a ("kleine Generaal Lemanlaan – verbinding R30 – N337) x Daverlostraat (gevaarlijk punt 8175), hier vielen in de periode 2014 – 2016, 11 ongevallen met 10 lichtgewonden en 2 zwaargewonden te betreuren, in 3 ongevallen was een voetganger betrokken, in 7 ongevallen was ook een fietser betrokken waardoor dit ook bestempeld wordt als "een gevaarlijk punt fiets";
- het kruispunt Gentpoort N337 x R30 Buiten Gentpoortvest / Buiten Boninvest, hier vielen in de periode 2014 – 2016, 10 ongevallen te betreuren met 1 dode en 13 lichtgewonden, in 2017 gebeurde hier alsnog een dodelijk ongeval.

Zoals u terecht opmerkt, is er de Visienota R30 die een insleuving voorziet van de R30 zodat het doorgaand verkeer ongelijkvloers kan afgewikkeld worden. Dit zal de verkeersknoop ontwarren en de gevaarlijke punten ook remediëren.

De Toekomstvisie werd in 2015 goedgekeurd, echter het betrof voor dit en andere punten een visiedocument. Een concrete uitwerking dient nog voorzien te worden en hier komt een realiteitstoets naar de beperktheid van de budgettaire middelen om de hoek. De totale realisatie van de Toekomstvisie komt op 96 à 126 miljoen EUR. Reeds bij de goedkeuring van de Toekomstvisie was duidelijk dat dit een gefaseerde uitvoering noodzakelijk zal maken. Door het stadsbestuur en AWW wordt nu prioritair gewerkt op de stationsomgeving omdat hier de verkeersknoop des te moeilijker ligt, de tol van de zwarte punten nog hoger, ...

De Vlaamse overheid en stad Brugge zijn zich bewust van de problematiek Gentpoort, in het bijzonder als zwart punt en daarom heeft AWV een Verkeersveiligheidsstudie besteld bij de TV Suunta – Buro MOVE. Deze gaat inderdaad uit van een aangepaste verkeersafwikkeling die in globaal samengevat kan worden als de realisatie van een meer conflictvrije kruispuntwerking waardoor potentiële conflicten tussen fietsers en voertuigen tot een minimum worden beperkt.

In concreto werden volgende uitgangspunten gehanteerd voor het kruispunt met de R30 Buiten Boninvest:

- Het gedeelte van de N337 Generaal Lemanlaan tussen de Nijverheidsstraat en de R30 wordt enkelrichting voorzien, richting R30. Dit impliceert dat de rechtdoorgaande beweging voor het gemotoriseerd verkeer komende van de Gentpoortstraat niet meer mogelijk zal zijn. Om deze beweging te maken dienen deze voertuigen eerst rechtsaf te slaan om vervolgens linksaf de verbindingsweg te nemen en aan het einde van de verbindingsweg terug rechtsaf te slaan richting Assebroek.
- Overstekende fietsers over de R30 krijgen, zowel vanaf de Gentpoortstraat, als vanaf de N337 Generaal Lemanlaan een afzonderlijke fase. Op die manier kan het oversteken conflictvrij ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer verlopen.
- Ter hoogte van de kruising van de R30 Buiten Boninvest met de N337 Generaal Lemanlaan blijft het bestaande linksaf-verbod komende van de Buiten Boninvest bijgevolg van kracht, maar wordt door middel van het verlengen van de middenberm fysisch beter afgedwongen.

Volgende uitgangspunten werden gehanteerd voor het kruispunt met de Nijverheidsstraat

- Het kruispunt van de N337 x N337a en de Nijverheidsstraat wordt volledig uitgerust met verkeerslichten;
- De huidige lange ochtendfile op de N337 wordt vooral veroorzaakt door het deelconflict met de vele fietsers (hierboven opgelost) en doordat er grote hiaten in de autostroom vallen door linksafslaande bewegingen van de N337 naar de N337a/Daverlostraat. Daartoe worden de 2 rijstroken richting R30 bij voorkeur zo lang mogelijk gemaakt. De linkerrijstrook kan dan als rechtdoor en linksaf richting N337a worden ingericht.
- Het kruispunt wordt zo ingericht dat de momenteel onmogelijke fietsoversteek van de N337a naar de Nijverheidsstraat mogelijk wordt gemaakt als alternatief voor fietsers langs de R30. In de N337a komen de fietspaden bij voorkeur rechts van de parkeerstrook.

Het gaat kortom voornamelijk om ingrepen die werken op het niveau van de verkeerstechniek, i.e. de betere – veiligere afwikkeling van verkeer dankzij verkeerslichten. Deze studie zal nog geagendeerd worden op de provinciale commissie verkeersveiligheid (PCV). Echter vooraleer een bespreking op PCV mogelijk was werden diverse tussenstappen afgesproken met het stadsbestuur

- vooreerst vroeg AWV een principiële akkoord op het hogere concept, het college gaf groen licht in zitting van 5 april 2019 (2019_CBS_01233 - B-punt - Mobiliteit - PCV Gentpoort - aanpak zwart punt)
- vervolgens werkte AWV een micro-simulatie uit op vraag van het stadsbestuur, het stadsbestuur was en is immers van mening dat verkeersveiligheid prioritair is doch geen vrijgeleide mag zijn voor een zware impact op de doorstroming, deze simulatie die geruststellende resultaten voortbracht werd besproken op college in zitting van 8 juli 2019 (2019_CBS_03437 - B-punt - Mobiliteit - PCV Gentpoort - aanpak zwart punt - terugkoppeling microsimulatie)
- vervolgens zullen AWV en het stadsbestuur Brugge een reflectie maken naar de nood aan infrastructuurle ingrepen, niet dat er zware werken voorzien worden wel zijn aanpassingen aan fietspaden noodzakelijk, dienen verkeerslichten ingetekend te worden, ... Dit is thans lopende.

We gaan kortom niet over één nacht ijs en ook de bekommernissen van de directe omwonenden liggen, zoals u leest, mee in de weegschaal. Echter zonder het volledige beeldje te kennen, leek en lijkt het ons niet opportuun om al omstandig te communiceren naar omwonenden of ruimer.

Graag komen we vanuit deze omstandige introductie terug op uw vragen :

1) wanneer wordt deze herinrichting gepland ?

We hopen dat AWV het dossier eind 2019 kan finaliseren waarna een bespreking op PCV kan lukken begin 2020.

Omdat het voornamelijk gaat over verkeerstechnische en niet zozeer over infrastructurele ingrepen en omdat het dossier slaat op een prioritair aan te pakken zwart punt zullen de werken vervolgens vermoedelijk 2^e helft 2020 – 1^e helft 2021 uitgevoerd kunnen worden.

2) wanneer krijgen de buurtbewoners hieromtrent de nodige info ?

We begrijpen dat er – o.i. onterecht (want geenszins een belofte op een zware werf of een zware impact op de bereikbaarheid) – bekommernis leeft bij omwonenden en engageren ons om samen met AWV reeds na het PCV terug te koppelen naar de omwonenden

3) wat is de timing voor de uitvoering van de visiestudie ?

Momenteel kunnen noch het stadsbestuur Brugge noch het AWV hieromtrent duidelijkheid scheppen. We hopen dat deze legislatuur de verkeersknoop aan het station kan aangepakt worden als eerste actie uit de Toekomstvisie R30. Dankzij dit PCV-dossier zal sowieso al de verkeersveiligheid aan de Gentpoort significant verbeteren en hoeven we niet te wachten op de nodige budgetten voor de realisatie van de insleuving R30 ter hoogte van de Gentpoort.

4) wordt met de nu voorgestelde ingreep afgestapt van de eerder goedgekeurde toekomstvisie?"

Nee, het PCV-dossier is te beschouwen als een quick win vanuit verkeersveiligheid.

Vraag 1049: Raadslid Pascal Ennaert (24/09/2019)

Gevaarlijke oversteek fietsers Caroline Poppstraat Assebroek

Tijdens 'Buurten aan de beurt' op 31 maart in Hoeve Hangerijn hebben bezorgde buurtbewoners de zeer gevaarlijke situatie voor overstekende fietsers komende van de Caroline Poppstraat richting Bossuytlaan (die de Astridlaan dwarsen) aangekaart aan de stand van openbare domeinen. De medewerker was op de hoogte van dit gevaarlijke punt en verzekerde de buurtbewoners dat zeer binnenkort de belijning en de signalisatie hiervoor zou aangepast worden. Tot op heden werd dit nog niet doorgevoerd. De buurtbewoners maken zich vooral zorgen om de fietsende schooljeugd die dit punt veelvuldig passeren.

Mijn vragen:

- A) Wanneer zal dit gevaarlijke kruispunt heringericht worden?
- B) Wat zijn de concrete plannen?

Antwoord 1049:

Gevaarlijke oversteek fietsers Caroline Poppstraat Assebroek

Vooreerst wensen we op te merken dat het kruispunt aan het Gaston Roelandtsplein geen gevaarlijk punt is in de betekenis van een zwart punt als gedefinieerd door het Agentschap Wegen en Verkeer of de lokale politie. In de betekenis dat het subjectief onveilig aanvoelt, kunnen we de analyse uiteraard wel bijtreden. Voor fietsers is het niet echt duidelijk op welke manier veilig de oversteek te maken.

De aanpak van dit punt is – zoals geduid op 'Buurt aan de Beurt' – gevat in de visievorming op de Astridlaan die AWV als gewestwegbeheerder trekt. Een heraanleg dringt zich immers op, dit gelet op de respectabele leeftijd van de infrastructuur (zowel bovenbouw als onderbouw – riolering) alsook gelet op de wenselijkheid om de weginrichting te confirmeren met de hedendaagse eisen naar de minimale inrichting van o.m. voetpaden, fietspaden en parkeerstroken. AWV nam hiertoe het initiatief om een startnota en vervolgens een projectnota uit te werken. Deze laatste werd op 10 oktober 2019 afgeklopt op een projectstuurgroep.

In de projectnota is ook een specifieke case gemaakt over het kruispunt Generaal Lemanlaan / Astridlaan x Bossuytlaan waarin ook de doorsteek naar de Caroline Poppstraat gevat is. Het idee in de afgeklopte projectnota is om o.m. de fietsinfrastructuur te optimaliseren waarbij een specifieke case study werd gemaakt over de oversteekbaarheid van de gewestweg. Er werd een plan uitgewerkt waarbij in 2 oversteken werd voorzien:

1. een dubbelrichtingsoversteek in relatieve lijn met de doorsteek Caroline Poppstraat (weliswaar met beperkte knik), deze sluit aan op een nieuw dubbelrichtingsfietspad dat leidt naar de straat Gaston Roelandsplein en alzo richting de fietsdoorsteek naar de Tramstraat, dit dus op maat van de fietsstroom van o.m. leerlingen OLVA en SASK

volledigheidshalve : dit vergt wel een aangepaste in/uitrit van de parking op het plein, immers we willen vermijden dat de huidige in/uitrit dit dubbelrichtingsfietspad kruist wat een nieuw probleem zou creëren, binnen de visievorming op de stelplaats De Lijn – het masterplan voor Assebroek (getrokken door de dienst Ruimtelijke Ordening) zal hier sowieso nog bijkomend op gestudeerd worden

2. een enkelrichtingsoversteek naar de Bossuytlaan

Er is kortom sprake van een ontvlechting van de fietsstromen, dit in combinatie met een lokaal verbreed fietspad, een rechts voor rood (vanuit de Bossuytlaan naar de Generaal Lemanlaan – Gentpoort), e.a. zal dit zorgen voor een optimalere inrichting.

De projectnota is vandaag weliswaar reeds afgeklopt, AWV liet ons weten dat er momenteel nog geen budget is voorzien in de Geïntegreerde InvesteringsPlanning (GIP) van de Vlaamse overheid. Een motivatie hiervoor is o.m. dat ook nog een rioleringsstudie dient te gebeuren (deze wordt getrokken door de cluster openbaar domein van het stadsbestuur). Afspraak is daarom gemaakt dat we in oktober – november een stand van zaken van het dossier zullen maken met alle partners om zo een vervolgplanning op te maken.

Vraag 1050: Raadslid Olivier Strubbe (24/09/2019)

Bereikbaarheid Vrije Basisschool De Lisblomme Lissewege

Vrije Basisschool De Lisblomme, Zeebruggelaan 41-43 Lissewege (één van de 2 basisscholen in het mooie Lissewege) kampt al jaren met bereikbaarheidsprobleem van de school.

De school ligt langs de N31 (Zeebrugge-Brugge), een drukke autoweg.

Specifiek wil ik het volgende aankaarten:

Bij het destijds heraanleggen van de zone rond de school is er niet echt rekening gehouden met de in- en uitgangen en de noden van de school. Zo is de garage aan de zijkant van het gebouw (zie bijlage) niet meer bereikbaar via de N31, tenzij u met uw auto via het fietspad en over het voetpad zou rijden! (Wat een zware verkeersovertreding is)

De hoofdingang van de school (zie foto's hieronder) kampt met hetzelfde probleem, er is geen verlaagde boordsteen om met voertuigen naar de poort te rijden.

Weliswaar is dit wel voorzien voor de garageboxen bij de burens, waarom dit dan niet helemaal doortrekken.

Het in- en uitrijden via deze poort is dan ook niet evident door de beplanting en de bestaande afsluiting langs die N31. Onze stadsdiensten kunnen uit ervaring spreken als zij materiaal dienen te leveren. Net voor de school is er ook een bus-parking (De Lijn) voorzien. Kan er ook hier geen zone voor laden en lossen voorzien worden, zowel voor de school als de bloemenwinkel ernaast zou dit wenselijk zijn.

Achteraan de school hebben we een gelijkaardig probleem qua bereikbaarheid. Leveranciers, en zelfs laatst de brandweer, moeten via de Zeezwaluwstraat manoeuvreren via het voetpad om het schoolterrein op te rijden

De school is dus letterlijk bijna afgesloten voor leveranciers, aannemers, stadsdiensten, (aanleveren van materialen voor feesten), ...

Dienstverleners die voor- of achteraan de school moeten bereiken, dienen telkens verkeersovertredingen te begaan.

Naast deze situatie, die toch via enkele kleine aanpassingen zou kunnen opgelost worden, blijft de oversteekplaats op de N31 voor de nodige ongerustheid zorgen. Graag hiervoor ook nog eens aandringen bij de bevoegde instanties.

Graag vraag ik langs deze weg om de situatie eens ter plaatse te gaan bekijken, de nodige vaststellingen te doen en de bevoegde instanties hiervan op de hoogte te brengen.

Foto's voorzijde N31:



Foto's achterzijde School:



Antwoord 1050:

Bereikbaarheid Vrije Basisschool De Lisblomme Lissewege

We hebben contact opgenomen met de school om het een en het ander te verduidelijken en zij bevestigen inderdaad dat er een aantal problemen zijn met de bereikbaarheid van de school. Het grootste probleem is de bereikbaarheid in het kader van het laden en lossen. Om de speelplaats te bereiken moeten vrachtwagens vaak verschillende manoeuvres doen en achterwaarts het fiets- en voetpad kruisen. Bovendien moeten ze een niet verlaagde boordsteen overwinnen.

We zullen vragen aan het agentschap wegen en verkeer, dat beheerder is van deze baan, of het mogelijk is om enkele omegaprofielen weg te nemen alsook een stuk van de haag. Bovendien zullen we vragen om de boordsteen te verlagen.

De garage wordt niet meer gebruikt om auto's in te parkeren, maar vaak wordt er wel nog voor geparkeerd om te laden en te lossen. Nu wordt er daarvoor op het fiets- en voetpad gereden wat inderdaad een zware overtreding is. Om de garage rechtstreeks te bereiken, zouden er ook hier struiken verwijderd moeten worden. Dit zou echter ook betekenen dat de kinderen van de school rechtstreeks op de N31 zouden kunnen lopen. Voor de verkeersveiligheid is het dan ook niet aan te bevelen om deze struiken weg te nemen.

De situatie aan de achterkant van de school is niet eenvoudig op te lossen. Om te laden en te lossen is er voorlopig geen enkele andere oplossing dan te parkeren in de Zeezwaluwstraat. De brandweer kan voor interventies echter wel via het fiets- en wandelpad de school bereiken.

Vraag 1051: Raadslid Dirk Barbier (25/09/2019)

Ijspiste Boudewijnpark

De ijspiste Boudewijnpark werd door CM bezocht omwille van een Kazooproject. De bezoekers werden via een normaal niet gebruikte uitgang, kant pretpark, uitgeleid. Sommige gelamineerde houten palen, die instaan voor de dakondersteuning van de ijspiste, leken zwaar beschadigd en verrot.

De vroegere cafetaria werd reeds gesloten wegens bouwvallig.

Vraag of aanbeveling:

Gezien het ver gevorderde van de ondersteuning, wordt gevreesd voor onveiligheid op de ijspiste. Wilt u dit laten nagaan door bekwaam personeel, en eventuele voorzorgen laten nemen.

Antwoord 1051:

Ijspiste Boudewijnpark

Onze noodplanningsambtenaar nam contact op met de directeur van het Boudewijnpark, de heer Lars van den Ham, omtrent de staat/stabiliteit van de dragende constructies van de ijspiste.

De directeur meldde het volgende : *"Onlangs meldde zich bij ons nog een inspecteur die namens de constructeur Korlam langs was gestuurd omdat er bij een andere piste problemen zouden zijn met de houten gelamelleerde balken. Hij heeft hier de hele constructie bekeken en vastgesteld dat er geen problemen zouden zijn. Omdat hij in opdracht van een ander was heb ik hier verder geen terugkoppeling van ontvangen. De vernis op de balken vertoont weliswaar schilfering en laat los, maar de constructie staat zeker niet op instorten. Wij zullen deze winter ook nog een bouwkundige inspectie laten uitvoeren."*

De directeur heeft het verslag van Korlam opgevraagd maar heeft tot op heden niets ontvangen. Intussen heeft onze noodplanningsambtenaar gisteren zelf nog gepolst bij Korlam om het verslag zo vlug mogelijk over te maken.

Verder deelde de directeur mee dat het bezoek deze zomer van Korlam niet was ingepland door het Boudewijnpark maar werd uitgevoerd op initiatief van Korlam zelf naar aanleiding van een probleem elders. De balken van de ijspiste bleken echter dubbele dikte te zijn in vergelijking met de constructie die elders voor problemen had gezorgd.

Het klopt niet dat de cafetaria zou gesloten zijn wegens bouwvalligheid. De cafetaria is wel degelijk open maar er zijn meningsverschillen met de aanwezige schaatsclubs.

De ijspiste is open van vrijdag 17 oktober tot en met 1 maart. Tenzij het verslag van Korlam anders zou uitwijzen, is er momenteel geen reden om de ijspiste ambtshalve te sluiten of dringend van bijkomende inspectie te voorzien. We staan er wel op dat het Boudewijnpark een bijkomende inspectie laat uitvoeren. Dat zou in de komende maanden gebeuren.

Vraag 1052: Raadslid Annick Lambrecht (7/10/2019)

Vrachtwagenparking Steenbrugge

In het mobiliteitsplan zijn diverse maatregelen voorzien met betrekking tot het parkeren van zwaar verkeer. In alle woongebieden buiten de binnenstad geldt een parkeerverbod voor voertuigen van meer dan 5 ton. Vrachtwagens kunnen enkel parkeren op het eigen terrein van het bedrijf of op plaatsen die specifiek daarvoor ingericht zijn.

Eén van die specifieke parkings is de vrachtwagenparking in Steenbrugge met 9 parkeerplaatsen. Zaterdagmiddag 5 oktober 2019 werd deze foto gemaakt op de randparking in Steenbrugge. Een hele reeks vrachtwagens op een rij, vlak naast het fietspad. Zeer opvallend is dat alle vrachtwagens aan dezelfde firma toebehoren.

Mijn vragen:

1. Vindt het stadsbestuur het veilig voor de zwakke weggebruiker dat de vrachtwagens zo dicht bij het fietspad geparkeerd staan? Dergelijke situatie is zeer gevaarlijk voor voorbijkomende fietsers wanneer vrachtwagens in- en uitrijden op de parking.
2. Gaat het stadsbestuur akkoord met het feit dat éénzelfde firma de volledige vrachtwagenparking bezet en dit dus als privé-parking beschouwt?



Antwoord 1052:

Vrachtwagenparking Steenbrugge

De inplanting van de huidige vrachtwagenparking is zo gesitueerd dat vrachtwagens niet interfereren met de Park&Ride, dit omwille van veiligheidsoverwegingen maar ook omwille van ruimte-efficiëntie. Het parkeren van vrachtwagens is daardoor gesitueerd nabij de Tragelweg omwille van een goede conflictpresentatie. Zowel vanuit perspectief fietser als vanuit perspectief vrachtwagenbestuurder is er nu geen probleem naar (subjectieve) veiligheid. Bovendien wordt deze zone slechts beperkt gebruikt in de zin dat het geenszins een komen en gaan is van vrachtwagens, wel dat vrachtwagenbestuurders (woonachtig in Assebroek of Sint-Michiels) hier 's avonds of in het weekend hun vrachtwagen achterlaten, dit inderdaad in lijn met de visie van het stadsbestuur dat dit best gegroepeerd gebeurt en geenszins in de woonwijken.

De vaststelling die u maakt dat hier vrachtwagens van één bedrijf staan, verrast ons eveneens maar deze problematiek was ons nog niet gemeld – gekend (cfr. hogere reflectie naar gebruik parking). We betreuren dit maar we kunnen hier niet tegen optreden omdat de parking te beschouwen valt als openbaar domein. De analogie kan gemaakt worden met een straat waar ook voor winkels soms meerdere parkeerplaatsen bezet worden door (personen)wagens.

Volledigheidshalve merken we op dat door het project Stadsvaart en in bijzonder de rechttrekking van het kanaal, deze ruimte herschikt zal worden. Ons stadsbestuur nam in zitting van 30 september 2019 (2019_CBS_02281) het standpunt in dat hierbij een onderzoek dient te gebeuren naar een mogelijk verschuiven van de vrachtwagenparking, dit in bijzonder in relatie tot het bedrijventerrein Ten Briele. Dit onderzoek zal de komende weken geïnitieerd worden.

Vraag 1053: Raadslid Nele Caus (8/10/2019)

Braakliggende percelen industriegrond in Brugge

In Brugge kampen we met een tekort aan industriegrond. Simpelweg industriegrond 'bij' creëren kan en mag niet ten koste van openbare ruimte enzomeer gaan. De zoektocht naar nieuwe mogelijkheden verloopt moeilijk en het is telkens een moeilijke evenwichtsoefening waarbij men niet over één nacht ijs kan gaan. Pijnlijke getuige hiervan is het stadiondossier.

Ook naar kleine percelen industriegrond is er nog steeds een grote vraag op ons Brugs grondgebied. Zeker als men weet dat er veel maakindustrie en kleinere KMO's aanwezig zijn. Het verbaast ons dan ook dat Stad Brugge zelf eigenaar is van een braakliggend perceel in Monnikenwerve, pal in de industriezone.... (Naast Monnikenwerve 181)

Volgens onze informatie kocht Stad Brugge dit perceel aan in 1983. Toen, en nu nog steeds trouwens, gold er een bouwverplichting. Uiterlijk 2 jaar na datum akte dient er met de werken gestart te zijn en uiterlijk 4 jaar na datum dient 'het bedrijf' actief te zijn.

Stad Brugge verwierf dit perceel van de toenmalige W.I.E.R., het huidige WVI. In de randvoorwaarden stond er dat, indien Stad Brugge de bouwverplichting NIET respecteerde, het dit perceel kan/moet terug verkopen aan de huidige WVI én dat er geen winst kan gemaakt worden (enkel de index kan toegepast worden).

Bij N-VA Brugge vinden we dit toch wel een opmerkelijke situatie en doet dit enkele dringende vragen rijzen waar we graag antwoord op krijgen:

- Klopt deze informatie?

- Waarom gelden de algemene voorschriften van de bouwverplichting niet voor Stad Brugge? Valt Stad Brugge onder een andere reglementering?

Dient Stad Brugge niet het goede voorbeeld te geven?

- Wat zijn de concrete plannen met dit braakliggend perceel grond? Overweegt men om dit terug te verkopen aan WVI die het dan op haar beurt terug te koop kan stellen zodat er eindelijk economische activiteit kan komen op dit perceel?

Wij dringen er dan ook op aan dat de nodige actie ondernomen wordt en dit perceel economisch kan geactiveerd worden. Dit vormt op vandaag een doorn in het oog, zeker in tijden van schaarste aan beschikbare industriegrond.

Antwoord 1053:

Braakliggende percelen industriegrond in Brugge

Uw informatie klopt gedeeltelijk.

De stad Brugge is eigenaar van een perceel grond 5.530 m² gelegen in het industriegebied De Blauwe Toren te Brugge (Brugge 8^e afdeling sectie K 387G) om het te hebben aangekocht van de WIER met akte verleden 13/01/1984 voor de bouw van een watertoren, zie het kadastraal plan en akte in bijlage.

Er werden destijds geen voorwaarden tot bebouwing of wederinkoop opgelegd ten aanzien van de stad Brugge.

Het is een perceel dat quasi ingesloten is en enkel grenst aan de straat Monnikenwerve met een toerit. De bebouwingsmogelijkheden om als afzonderlijke industrie- of ambachtsgrond te kunnen verkopen moeten onderzocht worden.

De toerit en een deel van het perceel worden momenteel gebruikt door de naastliggende firma GAB-Invest, die het perceel ook heeft afgesloten.

Dit perceel werd en wordt aangehouden om eventueel een kleinere opslagplaats te kunnen bouwen voor de stad Brugge. Indien, na de huisvestingsoefeningen die lopende zijn, blijkt dat deze grond niet meer dienstig kan zijn voor de stad is het zeker te overwegen om deze grond te verkopen. Desgevallend kan de stad Brugge dat zonder tussenkomst van de WVI.

Vraag 1054: Raadslid Olivier Strubbe (9/10/2019)

Geurhinder Dudzele

Volgens de bewoners van Dudzele is er een sterke geurhinder (teergeur) , meestal op maandagochtend. Uiteraard speelt de windrichting hierbij ook een rol, maar als het niet naar Dudzele waait, dan zal het wel anders geurhinder veroorzaken. Deze geurhinder zou, volgens de bewoners, afkomstig zijn van het bedrijf ASWEBO (Pathoekeweg).

Verschillende bewoners hebben hierover al een melding gemaakt bij de Dienst Leefmilieu en/of het algemeen meldpunt. Is dit probleem gekend bij Stad Brugge? Welke acties zijn er gekomen door die meldingen? Is er al een vaststelling gedaan? Wie is verantwoordelijk voor deze geurhinder?

Zijn er afspraken met het bedrijf die deze hinder veroorzaakt?

Antwoord 1054:

Geurhinder Dudzele

Bij de dienst leefmilieu werden meerdere klachten ingediend over geurhinder door Aswebo. Aangezien Aswebo een klasse 1-inrichting betreft, valt dit niet onder onze bevoegdheid. Alle klachten werden overgemaakt aan de afdeling handhaving van het departement omgeving, de klachten worden door de provinciaal toezichthouder behandeld. Wanneer door de laboranten geurhinder wordt vastgesteld tijdens controles in de omgeving wordt dit ook doorgegeven aan de afdeling handhaving.

Op 4/10/2019 werd een proces-verbaal opgemaakt voor niet-naleving van de milieuhygiënewetgeving. Wij zijn actueel niet op de hoogte van de verdere opvolging en eventuele maatregelen die opgelegd werden. Hiervoor moet contact opgenomen worden met Tine Soetens.

Ter info hierbij de contactgegevens van departement omgeving - afdeling handhaving:

Jacob Van Maerlantgebouw
Koning Albert I-laan 1/2 bus 94
8200 Brugge
Tel. 050 24 83 00
omgevingsinspectie.wvl@vlaanderen.be

Contactpersoon:
Tine Soetens (toezichthouder)
Tel. 050 24 79 77
tine.soetens@vlaanderen.be

Vraag 1055: Raadslid Karel Scherpereel (13/10/2019)

Ondersteuning musicalgezelschappen

Eind september 2019 was ik getuige, samen met heel wat andere raadsleden én Bruggelingen, van een prachtige musical in onze Brugse Stadsschouwburg. Deze productie was waanzinnig goed, muzikaal en vocaal sterk, boordevol talentvolle acteurs, actrices én dansers en een geweldig orkest. Een productie om figuurlijk je vingers en duimen van af te likken. In de musicalwereld heb ik tientallen jaren ervaring met kinderen en als ik zo'n vertoning zie dan kan je enkel maar de vele maanden (of jaren...) werk appreciëren en bekronen. Een dikke dankuwel gaat uit naar de verantwoordelijken van het Cultuurcentrum die het vertrouwen stelden in de twee Brugse gezelschappen TeamJacques en Kote-Koer. Het project dat uit deze samenwerking tot stand kwam, is terecht een schot in de roos te noemen. Zo getuige ook de verschillende positieve reacties uit de omgeving én social media. Proficiat! Maar...

Na dit optreden en de babbels met teamleden van beide musicalverenigingen kreeg ik het gevoel dat we als stad, na zo'n schitterende avond, toch meer kunnen doen voor dit musicalgeweld. De musicalwereld kan vele kansen bieden. De organisatie die daarbij gepaard gaat, is voor velen niet gekend en heb ik aan der lijve ondervonden. Een musical produceren vergt soms wel jaren tijd (onderhandelen voor licenties, een scenario schrijven, muziek componeren, decor maken...) Dit is niet allemaal op enkele maanden geklaard. Echter, de theaterzalen in Brugge liggen niet voor het grijpen en is het blijkbaar slechts mogelijk om de Stadsschouwburg een half jaar op voorhand vast te leggen. Dit is voor zo'n verenigingen rijkelijk te laat. Dus, wat gebeurt er nu: men schrijft audities uit zonder een zaal te hebben, men lanceert een project zonder te weten waar en of deze plaats zal vinden. De voorgaande jaren is dit naar verluidt altijd goed gekomen, maar het bezorgt een productieteam heel wat zorgen. Zorgen die wij als stad, en uit dankbaarheid voor hetgeen ze voor ons gepresteerd hebben, misschien in de toekomst kunnen vermijden.

Vandaar mijn vraag:

Kunnen we hen (afwisselend TeamJacques/ Kote-Koer) jaarlijks de kans en zekerheid geven en gunnen om hun optredens te plannen in de Stadsschouwburg (of eventueel de Magdalenazaal) op het einde van de maand september bijvoorbeeld (viering 151, 152, 153, ... jaar stadsschouwburg? Een jaarlijkse musicalweek? Dit kan en moet toch verwezenlijkt worden als we twee zo'n Brugse gezelschappen koesteren!

Antwoord 1055:

Ondersteuning musicalgezelschappen

We delen zowel uw bewondering voor hetgeen de musicalverenigingen met de viering van 150 jaar schouwburg hebben gepresteerd als de bekommernissen die u vertolkt. De musicalverenigingen hebben de problemen qua timing en het vastleggen van de zaal al gesignaleerd aan de directie van het cultuurcentrum. Er is een overleg gepland tussen vertegenwoordigers van Kote Koer en het cultuurcentrum op 30 oktober 2019. Dit overleg is zowel een evaluatievergadering als een gelegenheid om te kijken hoe we de musicalverenigingen nog beter kunnen ondersteunen. Wij hebben er het volste vertrouwen in dat er een werkbare oplossing zal gevonden worden.

Vraag 1056: Raadslid Geert Van Tieghem (16/10/2019)

Opbrengsten houtverkoop OCMW in Luxemburg

Houtverkoop OCMW – opbrengsten 2016 – 2019

Graag hadden wij de inkomsten gekend van de **jaarlijkse openbare houtverkoop** van het OCMW in de provincie Luxemburg van :

- De jaren 2015, 2016, 2017 en 2018
- Voorlopige stand verkoop anno 2019 (tot en met vandaag)

Met dank voor uw zeer spoedig antwoord, graag tegen 18/10/2019. Deze getallen kan men wellicht onmiddellijk terugvinden.

Antwoord 1056:

Opbrengsten houtverkoop OCMW in Luxemburg

In antwoord op uw schriftelijke vraag vindt u als bijlage een tabel met de opbrengsten van de houtverkoop in Luxemburg.

			alle prijzen incl. kosten en btw
2012			
	Openbare Houtverkoop	25/10/2012	€ 273.479,85
	Brandhoutverkoop	24/10/2012	€ 26.022,95
	Andere	14/12/2012	€ 54.765,10
			€ 354.267,90
2013			
	Openbare Houtverkoop	10/10/2013	€ 411.992,28
	Brandhoutverkoop		€ -
	Andere		€ -
			€ 411.992,28
2014			
	Openbare Houtverkoop	9/10/2014	€ 304.220,76
	Brandhoutverkoop	8/10/2014	€ 10.439,05
	Andere	17/12/2014	€ 30.926,30
			€ 345.586,11
2015			
	Openbare Houtverkoop	8/10/2015	€ 1.132.914,56
	Brandhoutverkoop	7/10/2015	€ 8.610,80
	Andere	17/12/2015	€ 38.284,00
			€ 1.179.809,36
2016			
	Openbare Houtverkoop	6/10/2016	€ 1.093.878,12
	Brandhoutverkoop	5/10/2016	€ 18.200,10
	Andere		
			€ 1.112.078,22
2017			
	Openbare Houtverkoop		€ 966.976,72
	Brandhoutverkoop		€ 10.249,32
	Almenum	13/01/2017	€ 44.893,86
	Andere		€ 7.615,32
			€ 1.029.735,22
2018			
	Openbare Houtverkoop		€ 579.710,07
	Brandhoutverkoop		€ -
	Andere		€ 214.597,50
			€ 794.307,57
2019			
	Openbare Houtverkoop		€ 125.450,15
	Brandhoutverkoop		€ 17.132,14
	Andere		€ 61.097,00
			€ 203.679,29