

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

27ste jaargang
nr. 26 – 4 juli 2023

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

Vraag 2278: Raadslid Barbara Roose (12 februari 2023)

Riolering in de Zuiderakker - opvolgingsvraag

Dank voor deze reactie, mag ik vragen verder op de hoogte gehouden te worden van het verder verloop ? (voorontwerp, inspraakvergadering,...)
Of dien ik daarvoor een nieuwe schriftelijke vraag in te dienen ? Indien dat het geval is, graag enig idee van deadline afwerking voorontwerp.

Antwoord 2278:

Riolering in de Zuiderakker – opvolgingsvraag

Wat de timing en het verdere verloop betreft van voorontwerp en inspraakvergadering, dit ligt momenteel nog niet vast. Wij houden u op de hoogte als er daar meer concrete info over is.

Vraag 2279: Raadslid Benedikte Bruggeman (27 april 2023)

T kruispunt Pathoekeweg/Fietsverkeer

Daar het fietsseizoen er aan komt wil ik graag volgende situatie meedelen.

Het kruispunt op het einde van de Pathoekeweg en de Stationstraat is echt niet veilig voor fietsers. Vooral het fietsverkeer aan de kant van het containerbedrijf Haeck.

Door de hoge berm en haag aldaar is het moeilijk om de fietsers, komende van Dudzele te zien. Vandaar mijn vraag:

Kan de signalisatie aldaar beter zijn? Bijvoorbeeld extra waarschuwingsborden?

Ook ligt het wegdek er slordig bij, veel stof die bij regenweer slijk wordt....
Kan daar es geveegd of gereinigd worden?



Antwoord 2279:

T kruispunt Pathoekeweg/Fietsverkeer

Antwoord 30/5/2023:

De fietsers komende van Dudzele verliezen de voorrang ingevolge een duidelijk stopbord (B5) en een stopstreep op het wegdek.

Gezien de fietsers wettelijk verplicht zijn om tot stilstand te komen, zijn zij duidelijk zichtbaar voor het verkeer komende uit de Pathoekeweg en hebben de fietsers een duidelijk overzicht op het kruispunt.

Bijkomende signalisatie is wettelijk niet voorzien.

Bijkomend is de Stationsweg momenteel nog een gewestweg, maar wordt binnenkort overgedragen aan de stad.

De stad Brugge is principieel akkoord met de overdracht van een aantal lokale wegen aan de stad naar aanleiding van de realisatie van de A11.

Er zijn nog aantal opmerkingen gemaakt door de stadsdiensten die een verdere verfijning van de aan te leveren plannen noodzaken bv. de ligging van de rooilijnen. Deze verdere detaillering is in voorbereiding. De officiële overdracht zal in de loop van 2023 plaatsvinden.

Als deze overdracht heeft plaatsgevonden, zullen de stedelijke diensten de situatie herevalueren.

Antwoord 29/6/2023:

Het vegen van het fietspad van de Pathoekeweg nabij de Stationsweg werd opgenomen in de planning, en werd intussen uitgevoerd op 24/05/2023 in de ochtend.

Vraag 2280: Raadslid Karin Robert (27 april 2023)

Bewaard stuk van de voormalige Scheepsdalebrug

Ik bezocht vandaag, in het kader van de erfgoedweek te Brugge, in B & B Filemon & Baucis, B. Ruzettelaan te Brugge een erfgoedtentoonstelling rond Arthur Vierendeel.



Hieronder vindt u meer info over de man:

Arthur Vierendeel Biografie

Arthur Vierendeel werd in 1852 geboren te Leuven. Hier studeerde hij burgerlijk ingenieur. Het beroepsleven van Vierendeel nam een aanvang bij de firma La Brugeoise et Nicaise et Delcuve. Hierna wordt Vierendeel benoemd tot hoofdingenieur-directeur van de technische diensten van de provincie West-Vlaanderen. Vierendeel woonde en werkte meer dan 40 jaar te Brugge. Hij ontwierp er onder andere de Brugse Scheepsdalebrug. Daarnaast gaf hij les aan de Katholieke Universiteit van Leuven. Vierendeel stierf op 88-jarige leeftijd te Ukkel. Over Arthur Vierendeel en zijn ontwerpen zijn talloze boeken en artikels verschenen en dit in zowel binnen –als buitenland.

Mijn kinderjaren bracht ik door in de wijk Kristus-Koning.

De Scheepsdalebrug, door Arthur Vierendeel ontworpen, brengt nostalgische herinneringen terug.

Ingenieur Vierendeel heeft het Vierendeelprincipe als nieuw type constructie-element ontwikkeld. Dit element, de vierendeelligger, is vooral bekend geworden vanwege de bruggen die begin 20e eeuw volgens dit principe gebouwd zijn.

In de Verenigde Staten zijn vierendeelbruggen én -gebouwen gerealiseerd, in Zwitserland, Nieuw-Zeeland,... Zo is ook de Scheepsdalebrug op dit principe gebaseerd en gebouwd.



De Scheepsdalebrug werd in 2009 gesloopt. De brug voldeed niet meer aan de nieuwe scheepvaartnormen. Het Erfgoedforum Brugge vzw en het Studie- en Actiecomité Sint-Pieters ism met P. Ysenbrandt beslisten om een deel van de brug te redden.

Dit deel omvat ook het draaimechanisme van de brug. Dit mechanisme was en is uniek. De Scheepsdalebrug is nl de enigste vierendeelbrug die met dit mechanisme uitgerust is.

Vandaag houdt de heer Vermandere het geredde deel in bewaring op z'n werf. Het zou goed zijn om er een gepaste plaats aan te geven in de nabijheid van de nieuwe Scheepsdalebrug.



Mijn vragen:

- Geeft stad Brugge het deel van de oude Scheepsdalebrug een plaats in de buurt van de nieuwe brug?
- Waar of wat zijn de mogelijke opties?
- Wanneer wordt dit gepland?
- Kan de heer Arthur Vierendeel de nodige erkenning krijgen in Brugge?
- Hoe zou dit kunnen worden gedaan? Zijn hier ideeën over?

Antwoord 2280:

Bewaard stuk van de voormalige Scheepsdalebrug

Aanvullend antwoord 29/06/2023:

In navolging van ons antwoord van 21 november 2022 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

De erfgoedcel heeft de mogelijkheden onderzocht om het plaatsen van een herdenkingsbord over Architect Vierendeel nabij de Scheepsdalebrug op te nemen in het kader van de '[Brugse Beren](#)' panelen die zij reeds plaatsten in het centrum. Zij zijn voor deze infoborden echter afhankelijk van de locatie van de reeds aanwezige Clear Channel structuren. Nabij de brug is er geen Clear Channel paneel beschikbaar.

Bovendien duiden de 'Brugse Beren'panelen de geschiedenis van een plek en focussen zij niet enkel op één aspect. Een tweede piste was daarom het opnemen van de Scheepsdalebrug op een Clear Channel paneel in de buurt, met daarbij ook toelichting over bv. Stubbenkwartier, Kolenkaai enz. Het dichtste bord dat hiervoor in aanmerking kan komen, is dat bij de Ezelpoort, maar dat is veel te ver weg van de Scheepsdalebrug.

De erfgoedcel ziet eventueel wel een opportuniteit in het initiatief van heemkring het Brugs Ommeland. Zij hebben de ambitie om (uniforme!) erfgoedborden te plaatsen in de deelgemeenten. De erfgoedcel bekijkt of het mogelijk is om dit initiatief te ondersteunen en bekijkt momenteel samen met de kring de financiële en praktische aspecten van dit project. Uw vraag naar de vermelding/herdenking van Vierendeel wordt meegenomen binnen dit project.

Vraag 2281: Raadslid Pascal Ennaert (15 mei 2023)

Opkuis na voetbalwedstrijden in de Olympialaan te Sint-Andries

Bewoners uit de Olympialaan te Sint-Andries klagen dat de straat na de wekelijkse voetbalwedstrijden niet meer zo mooi wordt gekuist als voorheen. Zo stelt men dat vroeger bij geparkeerde wagens plastic bekens van onder de wagens werden weggeblazen alvorens het plastic en andere vuil werd opgekuist. Nu zou er enkel nog een veegmachine actief zijn die rond de geparkeerde wagens de plastic bekens opkuisst waardoor plastic bekens en ander vuil onder geparkeerde wagens altijd blijven liggen. Mogelijks stelt dit probleem zich ook in andere omliggende straten.

Zijn hier recentelijk klachten over binnengekomen, bijvoorbeeld via het meldpunt?

Kan deze wijziging in praktijk bevestigd worden?

Kan desgevallend de oude werkwijze opnieuw worden geïntroduceerd?

Immers, veel bewoners hebben leren leven met het voetbal, niet in het minst omdat de dag nadien niks meer zichtbaar was van de achtergelaten rommel van het evenement. Het zou jammer zijn dat mensen zich nu weer moeten storen aan de achtergelaten vuilnis.

Antwoord 2281:

Opkuis na voetbalwedstrijden in de Olympialaan te Sint-Andries

Dienst Openbaar Domein hanteert geen nieuwe werkwijze: de werkwijze bestaat uit een combinatie van medewerkers die met een hand- of rugblazer het afval onder voertuigen proberen weg te blazen en een veegwagen die alle afval opzuigt. In de praktijk kan altijd een blikje of plastic blijven haperen onder de voertuigen.

Zowel op de maandag en dinsdag worden een manuele prikactie uitgevoerd om de laatste afvalstukken mee te nemen. Zowel op maandag als dinsdag blijven er natuurlijk voertuigen geparkeerd op de parkeerstrook, dit maakt dat we niet steeds overal 100% van het afval kunnen verwijderen. Om dit te bereiken zou een algemeen parkeerverbod op maandag nodig zijn. Dergelijk parkeerverbod zou niet enkel kwalitatiever, maar ook efficiëntere opkuis opleveren. Maar dit geeft natuurlijk wezenlijke gevolgen voor de omwonenden. De huidige werkwijze is een goed compromis tussen netheid en mobiliteit.

Sowieso zal dienst Openbaar Domein nog meer aandacht aan deze straat besteden en actief controleren.

Vraag 2282: Raadslid Doenja Van Belleghem (26 mei 2023)

Wachtrijen voor betaalparkings

Aan de ingang van het Astridpark - kant Villa Bota - doen zich met de regelmaat van een klok onveilige situaties voor wanneer bezoekers met de wagen (de overgrote meerderheid met buitenlandse nummerplaat) aanschuiven om de parkeergarage Pandreitje binnen te rijden, ook al geeft het signalisatiebord aan dat de garage volzet is. De wagens staan rijen dik, in dubbele file, versperren de doorgang voor wie langs het Astridpark wil rijden en wie via de Freren Fonteinstraat naar de Minderbroedersstraat wil en omgekeerd. Wandelaars die het park in en uit willen stappen, moeten tussen de file laveren, fietsers die naar de drukbezochte buurtwinkel komen, bevinden zich in een even precaire situatie wanneer autobestuurders geduldig of ongeduldig wachten om de garage binnen te rijden, op zoek naar die ene plaats die net voordien is vrijgekomen. Intussen groeit de rij verder aan...

Ook aan de inrit van de parkeergarage Langestraat aan de Coupure doet zich geregeld een soortgelijke situatie voor: auto's vormen een rij op het voetpad - hoogst onveilig voor de voetgangers.

Dit is vast en zeker een complexe problematiek: bezoekers moeten de kans hebben om tot in de stad te komen, het is ook goed dat ze de weg vinden naar de parkeergarages en het kan niet de bedoeling zijn om de stad af te sluiten. Maar wat is dan wel mogelijk om de vermelde situaties aan te pakken, voor ze leiden tot een ongeval of tot gevallen van verkeersagressie?

Antwoord 2282:

Wachtrijen voor betaalparkings

In samenwerking met Interparking zijn wij momenteel bezig met de studie voor een volledig nieuw parkeerverwijssysteem. In dit systeem is zowel een parkeerroute, inclusief de randparkings en P&R's, als dynamische borden vervat. Het is de bedoeling om op deze manier de bestuurders zoveel als mogelijk naar de correcte parkings te sturen, vooral P Centrum Station en P Centrum Zand. Op deze manier ontlasten we de binnenstad zoveel als mogelijk van parkeerzoekverkeer.

Om deze reden zullen ook de parkings in het centrum niet (meer) aangeduid worden indien ze volzet zijn, dit kan pas wanneer we een nieuw systeem hebben. Dit leidt namelijk enkel tot de situaties die u in uw schriftelijke vraag aanhaalt. Dit hebben we ook gemerkt in de voorbije eindejaarsperiode. Het is dan ook de bedoeling dat bijvoorbeeld P Biekorf of P Zilverpand niet meer op 'VOL' geplaatst worden, maar dat ze niet meer opgenomen worden op de dynamische signalisatie, maar dat enkel doorverwezen wordt naar de andere parkings buiten het centrum waar wel nog voldoende vrije plaatsen zijn.

De grote principes van deze studie zijn ondertussen uitgewerkt en het studiebureau is momenteel bezig met de bepaling van de locaties van de (dynamische) verwijsborden. Het is de bedoeling om de studie na de zomer afgewerkt te hebben zodat er een planning gemaakt kan worden voor de indienstname en plaatsing van de nodige borden.

Vraag 2283: Raadslid Olivier Strubbe (26 mei 2023)

Vijver Cathemgoed

Begin deze maand was er de officiële opening van het Cathemgoed, een meerwaarde voor Dudzele en z'n bewoners.

In het Cathemgoed is er een vijvertje nabij de mote.

Enkele vragen hierbij?

1. Moet het water in deze vijver gecontroleerd worden? Vb. metingen of testen
2. Wat zijn de wettelijke bepalingen omtrent dergelijke openbare vijvers?
3. Is een vijver hier de juiste benaming? Of spreken we meer van een poel, plas,... ? Wat zijn de verschillende mogelijkheden en in welke mate passen we de ene of de andere naam toe. Zorgt de gebruikte benaming dan voor een specifiek wettelijke behandeling?
4. Rondom de vijver is er geen afsluiting voorzien, wat het natuurlijk wel mooier maakt voor de omgeving.

Voor spelende kinderen is water een zeer aantrekkelijk iets. Stel, ik hoop uit de grond van m'n hart van niet, er eens een kindje in de problemen komt in deze plas, hoe zit dit dan wettelijk in elkaar? Kan Stad Brugge aansprakelijk worden gesteld, vb. door gebrek aan afbakening, gebrek aan inspanningen om het te vermijden....zou een bordje "verboden te zwemmen" al niet wat duidelijkheid brengen.

Ik neem aan dat er in Brugge nog wel plaatsen zijn waar dergelijke vijvertjes zijn, zijn daar dan extra maatregelen genomen of incidenten geweest?

Deze vragen stel ik uit bezorgdheid, maar dit zijn ook vragen waar andere bewoners mee zitten. Ik kon dit lezen op sociale media. Het leek mij dan ook gepast om de juiste waarheid mee te kunnen geven i.p.v. van de vele speculaties.

Antwoord 2283:

Vijver Cathemgoed

1. Er is geen wettelijke verplichting om de kwaliteit van het water te meten, behalve als het gebruikt zou worden als zwemwater, wat hier niet het geval is.
2. Deze vijver zit niet in het meetnet van het stadslabo van de dienst KLIMID. In de omgeving van Dudzele wordt de waterkwaliteit wel opgevolgd in het Zijdelings vaartje Oost, de Eivoordebeek, de poldergracht tussen voornoemde waterlopen en in de Ronsaardbeek.
3. Er is geen juridisch onderscheid tussen de woorden vijver-plas-poel. In het dagelijks taalgebruik worden deze termen door mekaar gebruikt. Men spreekt daarbij meestal van 'vijver' indien een kunstmatige dichting laag (bv. vijverfolie) werd aangebracht. Een plas/poel heeft in de regel geen dergelijke kunstmatige dichting laag, en is grondwater gevoed, waardoor ze kan droogvallen in gebieden met een sterk schommelende grondwatertafel, bij lange droogte. Het onderscheid plas/poel ligt voornamelijk in de omvang, waarbij de term 'poel' gebruikt wordt voor een kleiner waterlichaam (bv. veedrinkpoel) en de term 'plas' doelt op een groter watervolume, dat in onze regio vaak ontstaat ten gevolge van afgravingen voor grondwinningen in functie van wegeniswerken (bv. Sint-Pietersplas, ...).
4. De stad heeft verschillende verordeningen. Volgens één van de Brugse politieverordening is het verboden te zwemmen of te baden in de bevaarbare en onbevaarbare waterlopen, evenals in de openbare vijvers, gelegen op het grondgebied van de stad Brugge. In nog een andere verordening voor bijvoorbeeld speelpleinen staat te lezen "Er is geen permanent toezicht voorzien. De bezoekers dienen zelf de nodige voorzichtigheid aan de dag te leggen, zowel voor zichzelf als tegenover anderen, om schade of letsel te voorkomen. De aansprakelijkheid van het stadsbestuur is beperkt tot die veroorzaakt door gebeurlijke materiële gebreken aan infrastructuur of toestellen (artikel 1384, eerste lid, B.W.).
" De stad kan dus niet zomaar aansprakelijk worden gesteld (fout-schade-oorzakelijk verband). Er is nog steeds ouderlijke verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid.

De stad heeft op haar domein verschillende vijvers, waterlopen, enzovoort. Het is niet mogelijk om deze allemaal te omheinen. Wat zou men moeten doen met de zee of de vele kanalen en onbevaarbare waterlopen op Brugs grondgebied? Er zijn enkele uitzonderingen (bv. Stil Ende, Wijngaardplein, ...), waar een afsluiting staat, evenwel ten behoeve van andere doelen dan de veiligheid (bv. inrasteren van de zwanenpopulatie).

Incidenten hebben wij deze legislatuur nog niet gehad, wat illustreert dat het afsluiten/omheinen van alle wateren disproportioneel zou zijn.

Wat niet wil zeggen dat er helemaal geen risico zou zijn. Indien het risico te groot is, kan de stad altijd maatregelen nemen. Men kan risico's verminderen maar helaas nooit volledig uitsluiten. Wat wij kunnen doen waar dit een meerwaarde is:

- een deel van een speelplein dat vlak naast water ligt, afsluiten met hekwerk
- de rand van de vijver minder diep maken
- een reddingsband voorzien
- bordje "verboden te zwemmen" plaatsen. Maar een peuter/kleuter kan (nog) niet lezen
- ...

Vraag 2284: Raadslid Florian De Leersnyder (31 mei 2023)

Aanhoudende verkeersproblematiek Sint-Gillis

Graag verwijs ik naar het schrijven vanuit de stad op 10/05/2023 aan het buurtcomité De Oksel van Brugge.

Vanuit de buurt stellen we daaruit vast dat er geen globale, toekomstgerichte visie is op het verkeer in Brugge centrum en dat de wederkerende signalen vanuit de buurt worden genegeerd. Het excuus van de heraanleg van de Vlamingstraat tot Vlamingdam wordt stelselmatig misbruikt om aanhoudende verkeersproblematiek van de Sint-Gillis buurt af te wimpelen. Dit lijkt ons niet correct, dus ontvangen we graag een antwoord op onderstaande vragen:

SNELHEID:

- Er worden metingen gedaan op irrationele plaatsen zodat de cijfers van overdreven snelheid kunstmatig laag worden gehouden. Denk daarbij aan de laatste metingen langs de Langerei of de Calvariebergstraat. Die laatste werd bvb. geplaatst vlak voor het kruispunt met de Baliestraat / Claradreef, een plaats waar mensen sowieso al moeten vertraging, i.p.v. de meting te doen in het midden van de straat ter hoogte van bakkerij De Soete. Laatst deden vanuit de buurt zelf een meting, resultaat 46% reed sneller dan 30km per uur!
- De beste signalisatiepaal werd nu onlangs geplaatst in de Clarastraat, opnieuw op slechts 50m voor het kruispunt met de Baliestraat / Clarastraat. MAAR, toen er een auto voorbijraasde aan 47km/u gaf het bord aan: "Dank u" met een groen gezichtje!! Wat gaat hier mis? Of geven we nu aan het voorbijrazende verkeer mee dat sneller dan 30km/u rijden helemaal prima is?
- In de nacht van 28-29 mei knalde een wagen los op 3 geparkeerde voertuigen in de J-M Sabbestraat... de bestuurder werd gewond en afgevoerd naar het hospitaal... waarschijnlijk reed deze persoon ook 30km/u. U leest het, er is een reëel probleem aan overdreven snelheid in de buurt!
- Wanneer wordt er actie ondernomen om snelheid in de Sint-Gilliswijk in te dammen? Waarom zijn wij samen met Sint-Anna de enige wijk waar 2-richtingsverkeer schering en inslag blijft? Waar blijft het extra groen in de straat? Wanneer komen er verkeersremmers om ongevallen te voorkomen en de leefbaarheid op een aanvaardbaar peil te brengen? Waar blijft de globale visie op verkeer in Brugge?
- Aansluitend daarop vragen we ons af of onze straten in aanmerking komen om fietsstraat te worden?
 - Zowel de Walweinstraat-JM Sabbestraat als de Calvariebergstraat-Clarastraat zijn straten met directe toegang tot grote Brugse scholen: Atheneum Brugge, St-Leo College en BuSO Spermalie en Hotel en Toerisme Spermalie.

Dit zou een gigantische stap betekenen in leefbaar wonen in de buurt!

PARKING:

- Laatst organiseerden we een telling in de buurt naar geparkeerde wagens met buitenlandse nummerplaten. Ongeveer 1/3 bleek een buitenlandse nummerplaat te bezitten. Goed nieuws voor het toerisme, tenslotte is iedereen welkom in onze stad. Echter moet het ook op dit punt leefbaar blijven voor de buurt.
- Kunnen we de straten van de binnenstad niet voorbehouden voor de bewoners van de stad? Hier reken ik ook alle Bruggelingen bij die op het grondgebied van Brugge wonen.
- Kunnen we alle centrum parkings voorbehouden voor Bruggelingen?
- Kunnen we de Stationparking uitbouwen tot grote parkeertoren waar alle bezoekers veilig hun wagen in kunnen achterlaten.

Dit zou de druk op onze straten drastisch verlagen

ZWAAR TRANSPORT

- Tot onze spijt moeten we nog steeds vaststellen dat bouwfirmas hun voeten vegen aan de regels rond zwaar transport. 3 ton, jawel 3 ton is toegelaten in de straten van de onze binnenstad en toch blijven er zware container trucks door de straten rijden. Meestal niet aan 30km/u.
- Wanneer zal er eens gecontroleerd worden op tonnage van deze trucks? Locatie Walweinstraat & Komvest.

We kunnen best nog even doorgaan... bvb over alle gemaakte beloftes over verkeersveiligheid aan de buurt die volgens het laatste schrijven allemaal van tafel zijn geveegd zonder enige informatie of zonder verdere mogelijkheid tot overleg. Waarom?

De buurt is verbouwereerd over het handelen van de stad ten opzichte van een hele wijk.

We hopen op verder overleg en een duidelijk signaal vanuit de stad.

Vriendelijke groet,

Florian De Leersnyder - namens de bewonders van Komvest, Walwijnstraat, J-M Sabbestraat, Langerei, Calvariebergstraat, Clarastraat, Claradreef, Baliestraat en Annuntiatenstraat.

Antwoord 2284:

Aanhoudende verkeersproblematiek Sint-Gillis

Door de heraanleg van de as Vlamingstraat – Vlamingdam verloopt de uitgaande beweging van het centrum naar het noorden vooral via de Langerei en/of de Sint-Clarastraat. Hierdoor is er sinds het begin van de werken extra verkeer in deze straten op te merken. Naar aanleiding van deze verhoging werden er klachten vanuit de Langerei geregistreerd. Dit werd ook reeds meegedeeld in het antwoord op de ontvangen petitie.

Door de lamentebele staat van de Julius en Maurits Sabbestraat is deze straat dringend aan heraanleg toe. In eerste instantie werden er een aantal scenario's onderzocht. Om het verkeer in kaart te brengen dat zich heden aftekent in de driehoek Komvest – Langerei – Julius en Maurits Sabbestraat werd er eind januari 2023 op 5 kruispunten door de dienst mobiliteit en studenten van de opleiding verkeerskunde van de hogeschool Vives verkeersintensiteitstellingen gehouden.

Deze intensiteitstellingen werden op de 5 kruispunten tegelijkertijd gehouden. Dit op de volgende kruispunten:

- Komvest x Walweinstraat x R30
- Walweinstraat x Calvariebergstraat x Julius en Maurits Sabbestraat x Sint-Clarastraat
- 's Gravenstraat x Stokersstraat
- Langerei x Julius en Maurits Sabbestraat
- Wulpenstraat/Komvest x Wulpenstraat/Langerei

Op het moment van de tellingen was de Julius en Maurits Sabbestraat tweerichtingsverkeer en reden de bussen het centrum in via de Julius en Maurits Sabbestraat – Langerei en reden ze het centrum uit via de Langerei – Komvest.

Na afloop van deze tellingen werd geconstateerd dat elke straat nagenoeg een gelijkaardig aantal voertuigen te verwerken kreeg. Om na de heraanleg van de Julius en Maurits Sabbestraat de overige straten niet onnodig te belasten, koos het college van burgemeester en schepenen er op 20 maart 2023 voor om het verkeer gelijkwaardig te verdelen over de straten zodat elke straat een even groot deel krijgt en er niet een significant deel van het verkeer in een bepaalde straat zou rijden.

Snelheid

Het is jammer te moeten vernemen dat men denkt dat de snelheidsmetingen van de lokale politie bewust op locaties worden uitgevoerd waar niet snel gereden kan worden. Deze bewering kan alvast niet bevestigd worden. In dat kader wensen wij mee te geven dat de lokale politie heel wat

aandacht besteedt aan de snelheidshandhaving door uitvoering van een Brugs politieel snelheidsbeleid dat ervoor zorgt dat zowel de locaties die volgens objectieve indicatoren naar voor komen als 'onveilig', als de locaties die worden aangekaart door burgers, een prioritaire aandacht krijgen.

Algemene aanpak voor locatiebepaling van het telapparaat: Bij elke opstart van een projectmatige snelheidsprocedure bekijkt de lokale politie in de voorliggende straat de best mogelijke locatie om het telapparaat te plaatsen. Als het over een lange straat gaat, wordt er zelfs een telapparaat op meerdere locaties geplaatst. Uiteraard worden de meettoestellen het liefst in het midden van de straat, weg van een (druk) kruispunt, en liefst niet in een te bochtig tracé geplaatst. Maar, omdat de meettoestellen steeds aan een paal (of een ander stevig object) moeten opgehangen worden, zijn er niet altijd mogelijkheden om dit op elke gewenste locatie uit te voeren. Zeker in de Brugse binnenstad is het vaak zoeken naar de meest geschikte locatie waar de lokale politie eventueel een tijdelijke verkeerspaal kunnen laten plaatsen om het meettoestel aan te hangen. Bij die keuze dient er steeds rekening te worden gehouden dat alle weggebruikers nog een veilige doorgang hebben, waardoor het in veel smallere straten technisch niet mogelijk is om er een verkeerspaal te plaatsen. Wanneer de lokale politie een meettoestel laat ophangen aan een verkeerspaal die in de nabije omgeving van een kruispunt staat, vraagt de lokale politie steeds aan hun technische medewerkers om het toestel zo te richten dat het zeker over een lagere afstand meet.

Inzake snelheidsprocedures werd in mei 2022 (met tweerichtingsverkeer) een snelheidsprocedure gehouden in de Julius en Maurits Sabbestraat. Er werden toen 2,64% snelheidsovertreding geregistreerd. Gezien deze normen binnen de vooropgestelde grenswaarden vallen, worden er geen verdere maatregelen getroffen. In de heraanleg van de Julius en Maurits Sabbestraat zullen voldoende natuurlijke snelheidsremmers (asverschuivingen) ingetekend worden.

De laatste snelheidsprocedure in de Calvariebergstraat werd uitgevoerd in september 2022. Toen werd het anonieme telapparaat geplaatst ter hoogte van het huisnummer 23, wat dus in de nabije omgeving van bakkerij De Soete is. Er werden op die locatie 6,21% snelheidsovertredingen vastgesteld. In de communicatie rond snelheidsovertredingen houdt de lokale politie rekening met de wettelijke marge die wordt afgetrokken. Beleidsmatig kijken wij echter steeds naar de verkeerskundige waarde van de V85. Deze bedroeg 36 km/u en viel dus nog binnen onze vooropgestelde grenswaarden.

Inzake de Langerei werden er naar aanleiding van de "zwartevlaggenactie" extra flitscontroles (repressieve controles) gehouden. Zolang de Langerei een omleidingsroute blijft naar aanleiding van de werken, zal de lokale politie dit op de knelpuntenlijst behouden. Hierdoor zullen er periodiek snelheidscontroles uitgevoerd worden. Naar aanleiding van de "zwartevlaggenactie" werden er in januari 2023 op 11 verschillende momenten (spit en niet-spits) op diverse locaties in de Langerei repressieve controles gehouden. Van de in totaal 3.843 gecontroleerde voertuigen begingen er 493 voertuigen (12,83%) een snelheidsovertreding. 55 voertuigen reden sneller dan 50km/u (1,4%).

In de Langerei zijn er ondertussen ter hoogte van nr. 33 en nr. 74 vaste snelheidsindicatieborden (smileys) aangebracht om hier permanent het verkeer op hun snelheid te wijzen.

De dienst mobiliteit wenst hierbij in deze te benadrukken dat het gebruik van eigen apparatuur voor het meten van snelheid steeds met een korrel zout dient genomen te worden. De gebruikte apparatuur van de lokale politie is geïjkt, in tegenstelling tot de apps of toestellen die buurtbewoners vaak gebruiken.

Inzake het snelheidsindicatiebord in de Sint-Clarastraat, dit wordt doorgegeven aan de bevoegde stadsdienst om te controleren en correct af te stellen.

Inzake het ongeval van 28-29 mei: In het politieel snelheidsbeleid houdt de lokale politie bij het bepalen van de prioriteiten ook rekening met de locaties waar (vaak) ongevallen gebeuren met lichamelijk letsel. Zo maakt de lokale politie elk jaar op basis van 7 indicatoren, (waaronder de ongevallen), die te maken hebben met verkeersveiligheid en -leefbaarheid een lijst op met prioritair te handhaven straten. De indicatoren zijn: (1) sluipverkeer, (2) schoolomgeving, (3) gemengd verkeer, (4) snelheidsgegevens van de afgelopen 2 jaar, (5) ongevallengegevens met lichamelijk letsel van de afgelopen 2 jaar, (6) onveiligheidsgevoelens, en (7) verbindings- of ontsluitingsweg. Het ongeval dat hier wordt aangekaart zal dus meegenomen worden in deze jaarlijkse analyse.

Inzake de vraag tot het creëren van fietsstraten werden er tijdens de verkeersintensiteitstelling van eind januari 2023 ook fietsers geteld. De telling wees uit dat het aantal fietsers in de betrokken straten niet groter is dan het aantal voertuigen. Dit is een eerste voorwaarde om een fietsstraat in te richten. Het creëren van een fietsstraat doet eveneens geen afbreuk aan de intensiteit van het autoverkeer.

Parking

Conform het huidige parkeerbeleid is het niet mogelijk om niet-Brugse/niet-Belgische nummerplaten te weigeren. Het voorbehouden van de parkeerplaatsen enkel en alleen voor bewoners zal resulteren in het feit dat de bezoekers van de bewoners, thuisverpleging, vrienden en familie en dergelijke meer ook geen mogelijkheid meer zullen hebben om dichtbij hun betrokken persoon te parkeren. Dit is geen gewenste situatie.

Alle centumparkings exclusief voorbehouden voor bewoners zullen de abonnementprijzen van deze parkings gevoelig doen stijgen om deze operationeel te houden. Dit is eveneens geen gewenste situatie. In de toekomst kunnen welbepaalde centumparkings eventueel exclusief voor bewoners worden, maar dit is heden nog niet aan de orde.

Het uitbouwen van de stationsparking is voorzien bij realisatie van nieuwe projecten en wordt doorgegeven aan de bevoegde diensten. Het uitbouwen van de stationsparking zou ook enkele miljoenen euro's kosten. Dit is heden budgettair niet voorzien in de meerjarenplanning.

Zwaar transport

Overbodig zwaar transport wordt zo veel mogelijk geweerd in het centrum van Brugge. Hiervoor werd destijds onder andere ook het charter zwaar verkeer opgesteld. Door het aantal bouwwerven die er in het centrum zijn, is het noodzakelijk om soms met ietwat grotere vrachtwagens naar en van deze werven te rijden. Het volledig weigeren van deze vrachtwagens is bijgevolg niet mogelijk. De controle op deze vrachtwagens is bijgevolg ook zeer intensief. Een truck die het centrum inrijdt, dient door de lokale politie achtervolgd te worden naar de bestemming om na te gaan of deze al dan niet een bestemming heeft in het centrum. De controle van de vrachtwagen op tonnage is niet mogelijk met het blote oog. De vrachtwagen dient hiervoor afgeleid te worden naar een erkende weegbrug opdat effectief kan vastgesteld worden dat de vrachtwagen te veel weegt. Dit zijn erg tijdrovende en personeel intensieve -controles die slechts om de x aantal tijd kan ingepland worden.

Het toezicht op het negeren van de tonnagebepanking zowel binnen als buiten de venstertijden is opgenomen in de reguliere werking van de verkeerspolitie. De bouwfirmas voeren hun transporten echter vaak uit op basis van een vergunning, en hebben dus in de meeste gevallen toelating om de binnenstad in te rijden.

Vraag 2285: Raadslid Andries Neiryck (1 juni 2023)

Illegale kampeerders in Beisbroek

Ik krijg door dat er de laatste weken veel illegale kampeerdere staan op de parkings van Beisbroek. Ook wordt er regelmatig een vuurtje gestookt, in deze droge periode een zeer gevaarlijke situatie.

Kan er op regelmatige basis controle uitgeoefend worden op deze parkeerplaatsen?

Antwoord 2285:

Illegale kampeerdere in Beisbroek

Dit probleem was bij de politie niet gekend, maar toezicht toonde aan dat er op zaterdag 3 juni twee kampeerauto's op de parking Beisbroek (Doornstraat) stonden geparkeerd waarin er waarschijnlijk personen aan het overnachten waren. Dit betroffen buitenlandse voertuigen (Oekraïne en Duitsland).

Om deze reden zal dan ook in - indien de mogelijkheid zich voordoet - een verhoogd toezicht tijdens onze nachtinterventies op deze parking worden uitgevoerd. Omtrent het stoken van vuur in het bos of op de parking werd niets vastgesteld, noch gemeld.

Vraag 2286: Raadslid Sandra Wintein (1 juni 2023)

Signalisatie naar het station vanuit Minnewaterpark, Sashuis, Katelijnestraat

Dagelijks word ik aangeklampt door mensen die de weg naar het station vragen.

Het lijkt mij aangewezen om op enkele locaties in de buurt van Minnewaterpark, Sashuis, Katelijnestraat een bewegwijzering richting het station te plaatsen. Dit gebeurt immers in andere kunsthistorische steden ook.

Vandaar de volgende vragen:

- Zal de stad onderzoeken of signalisatie kan geplaatst worden in deze buurt richting het station?

Antwoord 2286:

Signalisatie naar het station vanuit Minnewaterpark, Sashuis, Katelijnestraat

De weg naar het station is op vele plaatsen zoals bijvoorbeeld aan het Minnewater en de Katelijnestraat expliciet aangegeven, alsook kan men beroep doen op de talrijk opgestelde stadsplattegronden. Foto's hieronder.

De reeds aanwezige signalisatie en plattegronden verbieden (gelukkig) niemand om de weg naar het station ook te vragen. Mensen twijfelen soms en vragen de weg ter bevestiging van wat ze denken.





Vraag 2287: Raadslid Sandra Wintein (1 juni 2023)

Suggesties Bargeplein

Het Bargeplein is voor vele toeristen de 'entrée' richting onze mooie binnenstad. Graag had ik een aantal zaken opgemerkt die beter kunnen in de hoop dat ze aangepakt worden, zodat toeristen nog mooier onthaald worden in onze stad.

1) **Vuilnisbakken:**

Momenteel staan er vier vuilnisbakken op enkele meters van elkaar aan de parking, maar geen enkele op het plein onder de overkoepeling bij het koffie/wafelstandje en de openbare toiletten.

→ Zou het mogelijk zijn om twee van die vuilnisbakken te verplaatsen naar een plek centraler op het plein, meer bepaald aan de banken waar de mensen verpozen? Zie bijgevoegde foto van de huidige inplanting.



2) **Kiezels tussen kantmotief kasseien:**

Er is een kantpatroon aangelegd in kasseien en daartussen is de grond opgevuld met donkergrijze kiezelsteentjes. Dit is zeer stoffig. Bij winderig weer waait dit altijd op en dit is zeer vervelend voor de mensen die daar zitten en de uitbater van het koffiestandje. Bovendien ligt het vol met klein afval en honderden sigarettenpeuken waardoor het een zeer slordige indruk geeft aan de vele bezoekers die langs daar Brugge binnenkomen. Zie bijgevoegde foto.

→ Misschien is gras een betere optie in plaats van deze kiezels?



3) **Openbare toiletten:**

Er zijn reeds een hele tijd 3 urinoirs kapot, waardoor er lange wachtrijen ontstaan als er veel bussen tegelijkertijd aankomen of vertrekken. Naar verluidt zou dit reeds enkele malen gemeld geweest zijn door de uitbaters, maar voorlopig zonder resultaat. Het gevolg van het gebrek aan voldoende openbare toiletten zorgt er ook voor dat bezoekers hun gevoeg doen in de struiken langs de waterkant.

→ Wanneer worden deze urinoirs hersteld? Is er een plan van aanpak inzake verbetering van sanitair op deze locatie en zo ja, wat is de vooropgestelde timing?

Antwoord 2287:

Suggesties Bargeplein

Op 17/05/2023 is één van de techniekers van Farys ter plaatse geweest in kader van onderhoud van het systeem voor afvalwater en de pompput. Er werd vastgesteld dat de compressor defect was ten gevolge van een kortsluiting. Deze is intussen vervangen. Een zekering van de pompput was ook gesprongen. De urinoirs zijn hierna afgenomen door Facilitair Beheer. De urinesteen in de leidingen werd verwijderd door een gespecialiseerde firma. Het systeem zou intussen weer optimaal moeten werken.

Het antwoord op deelvragen 1 en 2 zal u later bezorgd worden.

Vraag 2288: Raadslid Olivier Strubbe (1 juni 2023)

Vrachtwagens in en door Lissewege

Ondanks de tonnagebeperking en de invoering van het plaatselijk verkeer in de oude dorpskern van Lissewege, zijn er praktisch nog wekelijks vrachtwagen te spotten in deze dorpskern. In het verleden deed ik al heel wat meldingen en gaf ik ook suggesties mee. Suggesties die telkens niet haalbaar bleken te zijn.

Gezien dit probleem toch al jaren aansleept, denk ik dat het toch eens tijd is om dit concreet aan te pakken.

Wat kunnen we hieraan doen? Er moet toch iets mogelijk zijn (een vermelding op de N31

voorafgaand aan de afslag naar het centrum.

Krijgen die overtreeders effectief een boete (2 overtredingen: nl. tonnagebeperking en plaatselijk verkeer) en de rekening voor de interventie van politie?

Hoeveel keer is er dit jaar (2023) en in 2022 een PV opgesteld voor deze inbreuken?

Op welke data zijn deze opgesteld?

Wat zijn de sancties van zo'n PV?



Antwoord 2288:

Vrachtwagens in en door Lissewege

Vraag 1: wat kunnen we hieraan doen?

Buiten de huidige signalisatie en de huidige vooraankondigingen zijn er geen andere mogelijkheden. De borden zijn duidelijk en dienen nageleefd te worden door de weggebruikers. Deze verkeersborden werden bepaald in het verdrag van Wenen in 1968 met het oog op bekomen van uniformiteit.

Dit verdrag werd door heel wat staten zowel binnen als buiten Europa ondertekend waardoor de borden gekend dienen te zijn bij de weggebruikers, al zeker bij professionele bestuurders.

Door de huidige evolutie van de technologie stelt de politie vast dat meer en meer mensen verknocht zijn aan hun elektronische hulpmiddelen, waaronder de GPS. Zeer veel bestuurders vertrouwen op dit elektronisch toestel, dat vaak niet meer up to date is en ze bijgevolg blind de weg volgen zoals aangegeven door het toestel, zonder hierbij nog echt rekening te houden met de plaatselijke reglementeringen.

De verschillende GPS operatoren werden gecontacteerd om de GPS routes te laten aanpassen naar de huidige situatie waarbij er geen zwaar verkeer meer in Lissewege gestuurd wordt. Het zal zijn tijd nodig hebben om geïntegreerd te raken bij de verschillende GPS toestellen (meestal komt dit in orde na een update).

Vraag 2: krijgen die overtreeders een boete (2 overtredingen: nl tonnagebeperking en plaatselijk verkeer) en de rekening voor de interventie van politie?

Indien de politie diensten al ingelicht worden dat er een vrachtwagen in Lissewege aanwezig is, dan komt er altijd iemand ter plaatse om de toestand te verifiëren. Bijkomend dient deze politieagent zelf de overtreding vast te stellen alvorens deze kan overgaan tot verbaliseren. Indien beide borden van toepassing zijn, wordt slechts 1 overtreding weerhouden (de zwaarste) in kader van de eendaadse samenloop (d.w.z. door 1 handeling meer dan één overtreding plegen, in dit geval door in te draaien en zo tegelijk de 2 borden negeren).

In kader van de inzet van de politie kunnen wij enkel stellen dat hiervoor niets extra aangerekend wordt. Dit is wettelijk ook niet mogelijk.

Vraag 3: Hoeveel keer is er dit jaar (2023) en in 2022 pv opgesteld voor deze inbreuken? Op welke data zijn deze opgesteld? Wat zijn de sancties van zo'n Pv?

Uit de politie bestanden en gegevens kan de politie 3 overtredingen aantreffen waarbij de politie diensten ook effectief de vaststellingen hebben kunnen uitvoeren en proces-verbaal opgesteld hebben onder de vorm van een onmiddellijk inning.

Deze 3 overtredingen hebben als volgt plaatsgevonden:

- 30/06/2022 om 15:00 uur
- 09/08/2022 om 13:00 uur
- 25/05/2023 om 14:40 uur

Dergelijke overtredingen vallen binnen regeling voor de onmiddellijke inning. Het betreft een overtreding van 3^e graad: 174 € + 10,02 € administratieve toeslag (2023); voor 2022 betrof de administratieve toeslag 9,06 €.

Indien de bestuurder een woon- of verblijfplaats heeft in België, dan kan deze opteren om de overtreding te laten opsturen naar zijn woon- of verblijfplaats.

Indien de bestuurder geen woon- of verblijfplaats heeft in België, dan moet deze onmiddellijk ter plaatse de overtreding betalen aan de vaststeller.

Vraag 2289: Raadslid Sandrine De Crom (1 juni 2023)

Tien uitdagende toekomstvragen voor Brugge2035

Graag had ik de conclusies ontvangen van het studiebezoek aan Tel Aviv van de 18 studenten van de Vives hogeschool, waarvan sprake in onderstaand artikel. Werden bepaalde suggesties van de studenten omgezet in concrete beleidsacties?

Stad Brugge bouwt met studenten VIVES aan stad van de toekomst

2019

"Hoe zien **steden van de toekomst** er uit in 2035?" Dat is de centrale vraag die achttien **studenten** van hogeschool VIVES de komende maanden proberen te beantwoorden. Deze studenten zijn gerekruteerd uit de zes richtingen Sociaal agogisch werk, Onderwijs, Gezondheidszorg, Industriële wetenschappen en technologie, Biotechniek en Handelswetenschappen & Bedrijfskunde. Zij doorlopen samen een zogenaamde 'Honours Degree': een intens studietraject waarbij er een multidisciplinair antwoord gezocht wordt op deze centrale vraag. **Hogeschool VIVES koos Brugge als casestudy.**

Deze week verzamelen de **achttien studenten voor een inspirerende bootcamp in Tel Aviv, Israël.** Deze bruisende stad zet zeer sterk in op een **duurzame toekomst** en is nu **al marktleider** in heel wat 'slimme stad'-toepassingen.

Om de uitdagingen voor de studenten scherp te stellen, brachten **burgemeester Dirk De fauw** en Koen Timmerman (stadmedewerker projectcoördinatie) deze week een kort **bezoek aan Tel Aviv.** **Ze lichtten er tien uitdagende toekomstvragen voor Brugge 2035 toe.** De studenten zullen gedurende de komende maanden één of meerdere van

deze **toekomstvragen** beantwoorden met **concrete voorstellen**. Met deze voorstellen kan Brugge straks aan de slag.

Slimme stad

Burgemeester Dirk De fauw vond het bezoek aan Tel Aviv **zeer inspirerend**: "Tel Aviv is marktleider in 'slimme stad'-toepassingen en heeft een bijzonder sterke en boeiende visie. We hebben kunnen kennismaken met een **CityZone**, een organisatie die jonge starters ondersteunt om via slimme technologische toepassingen nieuwe antwoorden te formuleren op stedelijke vraagstukken.

Israël is op technologisch vlak heel sterk en daar kunnen wij van leren. Wat me opviel was dat heel veel van onze uitdagende vragen samenvallen met de vragen waarop ook Tel Aviv een antwoord zoekt: hoe organiseren we een **vlottere mobiliteit**, versterken we de **sociale cohesie** in de stad en **personaliseren** we onze **dienstverlening**. Brugge moet trouwens niet onderdoen: veel van **onze diensten** zijn ook hier **gedigitaliseerd** via het E-loket en willen we ook verder ontwikkelen.

Wat slimme-stad toepassingen betreft zijn we volop aan het experimenteren met strategieën om bijvoorbeeld het ledigen van de **vuilnisemmers slimmer te organiseren** door onze vuilnisemmers met een **chip** uit te rusten. Ook het project **SCIFI** waarin Stad Brugge samen met andere steden zoekt naar slimme stad toepassingen is uitdagend. Zo kunnen fietsende scholieren via een eenvoudig toestelletje op de fiets gevaarlijke punten aangeven. De stad kan daaruit **gegevens distilleren om de fietsvoorzieningen te verbeteren**.

Een ander voorbeeld is de manier waarop we de aanwezigheid van toeristen en bezoekers op basis van GSM-gegevens in kaart brengen: ook dit is een slimme stad toepassing die ons helpt om nieuwe stappen te zetten om een duurzaam toeristisch model te ontwikkelen.

Luchtkwaliteit

Deze week startten we een proefproject rond **luchtkwaliteit** op. Een aantal sensoren zullen de luchtkwaliteit meten en deze gegevens zullen de basis vormen voor analyses en daarop gebaseerde beleidsbeslissingen."

"Slimme stad is geen doel op zich: het gaat vooral om het verbeteren van de levenskwaliteit van bewoners door **slimme keuzes** te maken. Het is ook de voortdurende bekommernis en opdracht van het stadsbestuur om Brugge beter te maken. We zijn bijzondere blij dat Brugge voor dit traject als case gekozen is en wensen de studenten van VIVES hogeschool zeer veel succes met hun opdracht."

De studenten van de VIVES hogeschool zullen eind dit jaar hun bevindingen en concrete voorstellen voor Brugge 2035 overmaken.

Tien vragen

- Vraag 1: Hoe kan Brugge tegen 2035 meer jongeren en jonge gezinnen aantrekken?
- Vraag 2: Hoe houden we ons economisch weefsel actueel en toekomstgericht?
- Vraag 3: Hoe we Brugge als aantrekkelijke werk- en woonstad kunnen blijven profileren om zo voldoende arbeidskrachten te vinden?
- Vraag 4: Hoe kunnen we Brugge als duurzame kwalitatieve toeristische topbestemming profileren waarbij we vooral de kwalitatieve meerwaardezoeker aantrekken?
- Vraag 5: Hoe kan Brugge een publiek draagvlak ontwikkelen zodat de Bruggelingen investeren in energiezuiniger wonen en CO2 neutraal verwarmen?

- Vraag 6: Hoe kunnen we de lokale duurzame energieproductie verhogen en hoe kunnen we Bruggelingen stimuleren en faciliteren om daar zelf meer in te investeren? Hoe moeten we deze nieuwe technieken integreren in het bestaande landschap en stadsbeeld?
- Vraag 7: Hoe kan Brugge de modal shift in het vervoer versneld doorvoeren? Hoe kunnen we de elektrificatie van particulier en openbaar vervoer maximaal stimuleren, faciliteren, realiseren?
- Vraag 8: Hoe kan Brugge zich optimaal voorbereiden op deze ontwikkelingen? Hoe kunnen we de bevolking engageren om hierin mee vooruitziend te zijn en eventueel te investeren hierin?
- Vraag 9: Hoe kunnen we alle Bruggelingen, en vooral de meest kwetsbare en geïsoleerde, actief betrekken bij zowel de dienstverlening als de stadsgemeenschap?
- Vraag 10 : Hoe organiseren we een betaalbare en kwalitatieve gezondheids- en welzijnszorg voor iedereen?

Antwoord 2289:

Tien uitdagende toekomstvragen voor Brugge2035

Honours degree is een project van Vives hogeschool om met studenten uit diverse afstudeerrichtingen een semester samen te werken rond actuele thema's en dit willen ze telkens koppelen aan concrete situaties/toepassingsmogelijkheden. In 2019 was het thema 'smart cities' en de vraag om via nieuwe technologieën/slimme toepassingen antwoorden te bieden op toekomstige vragen. Telkens wordt een 'bootcamp' georganiseerd op een verrassende en inspirerende locatie, destijds was dat Tel Aviv, leidende Smartcity stad.

Als insteek werd een presentatie van de stad Brugge gegeven met daarbij een 10-tal uitdagende vragen, die de studenten moesten inspireren en uitdagen. U verwijst in uw vraag naar deze 10 vragen en naar de antwoorden op deze vragen. Het was evenwel geenszins de bedoeling om op elk van deze 10 vragen een antwoord te krijgen, wel om binnen dit kader rond 1 of 2 thema's aan de slag te gaan met een 'smart city' oplossing.

Het resultaat van dit traject was een presentatie van deze studenten in een afsluitend moment in het Stadhuis van Brugge in december 2019, waarop 3 groepen telkens één project voorgesteld hebben. Het detail van deze voorstellen is niet behouden. De projectvoorstellen werden wel ter inspiratie aan de betrokken diensten bezorgen.

Er werden 3 projecten uitgewerkt:

1° project CREDO in Zeebrugge waarbij inspraakmomenten via hologramtechnologieën een soort virtuele voorstelling van een heraanleg/toekomstsituatie wordt voorgesteld. Er was enkel een concept uitgewerkt, geen concrete toepassing. De idee van een 'digital twin' wordt ondertussen door de dienst IT verder uitgebouwd.

2° het project Bridging werkt op herinrichting van openbaar domein met interactieve consoles/wanden/pleinen die ontmoeting en spel/beweging moeten stimuleren. Er is binnen de inrichting van het Openbaar Domein geen verdere toepassing hiervan uitgewerkt, maar het blijft natuurlijk inspirerend.

3° het project We-smart-up tenslotte werkte een voorstel van gepersonaliseerde wandelingen uit voor toeristen zodat deze nog veel meer op maat en rekening houdend met omstandigheden (drukke/weer/beschikbaarheid) door de stad geleid worden. Ook hier ging het om een concept, geen toepassing, dat aan de dienst toerisme ter inspiratie werd bezorgd.

Ook dit jaar is de stad Brugge door Vives uitgenodigd om een traject 'honours degree' te hosten. Er zal gewerkt worden rond vernieuwende concepten voor de herinrichting van het kaaidistrict en start in september 2023.

Vraag 2290: Raadslid Annick Lambrecht (5 juni 2023)

Cijfers op- en afstappers haltes De Lijn

De gemeenteraad van eind mei heeft in elk geval duidelijk gemaakt dat er heel wat onbezorgdheid heerst bij de bevolking omtrent de invoering van het nieuwe busplan vanaf 1 juli 2023. Het nieuwe busplan dat tot stand kwam na de goedkeuring van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid in het Vlaams Parlement, betekent een afschaffing van 190 haltes op Brugs grondgebied. Het uitgangspunt van het decreet was om over te stappen van het concept van basismobiliteit naar het concept van basisbereikbaarheid: van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd openbaar vervoer.

Om die reden had ik graag het volgende cijfermateriaal opgevraagd:

1. Graag een overzicht van het aantal op- en afstappers per dag per halte, van alle haltes op Brugs grondgebied.

Antwoord 2290:

Cijfers op- en afstappers haltes De Lijn

De gemeenteraad van eind mei heeft duidelijk gemaakt dat er heel wat bezorgdheid heerst bij de bevolking over de invoering van het nieuwe busplan vanaf 1 juli 2023. Het nieuwe busplan dat tot stand kwam na de goedkeuring van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid in het Vlaams Parlement, betekent een afschaffing van 190 haltes op Brugs grondgebied. Het uitgangspunt van het decreet was om over te stappen van het concept van basismobiliteit naar het concept van basisbereikbaarheid: van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd openbaar vervoer.

Basisbereikbaarheid vertrekt inderdaad van een vraaggestuurde filosofie. Bovendien is het ook de bedoeling om het busnet attractiever te maken, door bijvoorbeeld bepaalde lijnen/ritten op een as te bundelen zodat er daar beter kan gewerkt worden op doorstroming, de bus daar sneller en vlotter kan rijden, en door de bundeling ook frequenter kan rijden, wat maakt dat de klant vlotter en sneller ter plaatse kan geraken.

Bij de hertekening van het net werd er natuurlijk rekening gehouden met de lokale situatie.

Specifiek voor Brugge was een leefbare binnenstad ook een belangrijk aandachtspunt.

Daarom wordt overgestapt van een model waarbij veel stadslijnen via de binnenstad rijden, naar een overstapmodel, waardoor de historische binnenstad ontlast wordt van een te groot aantal busbewegingen door een klein aantal smalle straten. Het station en 't Zand worden in het nieuwe model DE overstappunten om over te stappen tussen lijnen.

De haltes worden daarnaast ook toegankelijker. Heel wat haltes werden al aangepast om maximaal toegankelijk te worden voor rolstoelgebruikers.

Deze hertekening, het bundelen van lijnen, het ontlasten van de binnenstad betekent logischerwijs dat de bus door een aantal straten waar ze vandaag doorrijdt, binnen het nieuwe net niet meer zal rijden. Het logische gevolg is dan ook dat de haltes van het kernnet en aanvullend net die in die straten gelegen zijn, zullen verdwijnen.

Daarnaast moet er ook rekening mee gehouden worden dat er in een volgende fase (vanaf januari 2024) nog wijzigingen voorzien zijn, zoals de verdere uitrol van het vervoer op maat (o.a. het flexvervoer en de verdere uitrol van de vaste VOM-lijnen) en verdere aanpassingen aan het streeknet.

De vraag om voor elke halte in Brugge per dag het aantal opstappers weer te geven gedurende een jaar zou heel veel tijd en energie vragen van de medewerkers van De Lijn die zeer druk bezig zijn met de uitrol van fase 1 van het nieuwe netwerk voor vervoerregio Brugge, in al zijn facetten, en ondertussen ook druk bezig zijn met de voorbereiding van de volgende fases. Vanzelfsprekend zullen de wijzigingen aan het net na een zekere looptijd ook worden geëvalueerd, opmerkingen worden onderzocht en waar mogelijk/nodig bijgestuurd.

Vraag 2291: Raadslid Karel Scherpereel (5 juni 2023)

Intelligente verkeerslichten

Ik las in een artikel dat de Vlaamse overheid verkeerslichten intelligenter wil maken. Die lichten houden dan meer rekening met de verkeersdrukke op een bepaald moment van de dag zodat de weggebruikers niet onnodig voor het rood moeten wachten terwijl er misschien vanuit een andere richting geen of veel minder verkeer aankomt. Is er geen vraag voor groen, dan blijft het licht gewoon op rood staan. Dat geldt in de eerste plaats voor auto's maar op termijn ook voor bijvoorbeeld fietsers en andere doelgroepen zoals ambulances en brandweerwagens. In het beleidsprogramma van de stad Brugge staat dat onder andere ook onder punt 171 en 172. We onderzoeken hoe we met de Vlaamse overheid een groene golf voor het wegverkeer op de Brugse ring kunnen invoeren om de verkeersopstoppingen en de uitstoot te verminderen. 172. Over het hele grondgebied realiseren we een slimme verkeerslichtenregeling en via een afzonderlijk groen licht voor fietsers willen we conflictvrije fietstrajecten. We verzamelen real-time data over het verkeer om enerzijds de verkeerslichten op maat af te stellen en anderzijds via dynamische verkeersborden te tonen welke routes de vlotste verbinding geven met een stadsgedeelte. Vandaar mijn vraag: Komen die intelligente verkeerslichten ook op de Brugse Ring? En als die er komen welke punten worden er dan eerst aangepakt?

Antwoord 2291:

Intelligente verkeerslichten

Naar aanleiding van uw schriftelijke vraag werd er contact genomen met het Agentschap Wegen en Verkeer. Hieronder vindt u de feedback van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Er zijn twee verschillende zaken:

1. *Vlaams actieplan verkeerslichten*
2. *Mobilidata m.i.v. intelligente verkeerslichten (iVRI)*

Lichtenregelingen conform actieplan worden opgemaakt op basis van twee principes: nooit voor niets voor rood en maximaal conflictvrij. Dit zijn lichtenregelingen met een uitgebreid arsenaal aan detectiemiddelen die dynamischer inspelen op de realtime verkeerssituatie. Een uitrusting conform het actieplan is ineens ook een basisvoorwaarde om in aanmerking te komen als iVRI (intelligente verkeerslichten).

Intelligente verkeerslichten communiceren met andere verkeerslichten en met weggebruikers. Via een navigatieapp maken weggebruikers zich automatisch kenbaar vanop afstand. Het verkeerslicht kan het verkeer afwegen en kijken wie er voorrang krijgt, afhankelijk van het type weggebruiker en de situatie op het kruispunt.

In Brugge zijn al heel wat lichtenregelingen conform actieplan. Ook de lichten op de Brugse ring zullen allemaal, net als alle andere regelingen in Vlaanderen trouwens, worden omgebouwd conform actieplan. Deze ombouw loopt al een aantal jaren, en het zal nog wel wat jaren duren

vooraleer de ombouw van alle installaties is afgerond. De prioriteit wordt gegeven aan synergie met wegeniswerken, gevaarlijke punten en schoolroutes.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zal in de zomer van 2023 de verkeerslichten ombouwen tot iVRI's op volgende kruispunten te Brugge:

- Sint-Pieterskaai x Scheepsdalelaan (Scheepsdalebrug)
- Scheepsdalelaan x Leopold II-laan
- Gulden Vlieslaan x Scheepsdalelaan x Ezelstraat (Ezelpoort)
- Gulden Vlieslaan x Beenhouwerstraat
- Guldenvlieslaan x Bevrijdingslaan ("Bloedput")
- Komvest x Vlamingdam

Later volgen nog de lichten aan de Bevrijdingslaan x Buffelbrug en Sint-Pieterskaai x Krakelebrug. Er volgt nog een communicatie vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer om de weggebruikers op de hoogte te brengen.

Vraag 2292: Raadslid Ilse Coopman (5 juni 2023)

Elektrische steps deel 2

In navolging van mijn vorige schriftelijke vraag herneem ik graag nog even de eerste twee vragen.

- Hoe kijkt de stad in haar mobiliteitsplan naar het gebruik van elektrische steps?
- Welke maatregelen zal de stad nemen om hierop te anticiperen?

Ik kreeg al een antwoord op de vraag hoe de stad ten opzicht van deelsteps kijkt, maar had graag inzicht gekregen in de visie en het anticiperend beleid van de stad ten opzichte van elektrische steps in het algemeen. Zelfs als gaat de stad niet in zee met een speler voor elektrische DEELsteps, dan nog vallen particulieren met een elektrische step niet meer weg te denken uit ons straatbeeld. Vandaar mijn vraag hoe de stad hierop zal inzetten naar de toekomst toe, hoe de visie op mobiliteit hierop wordt aangepast en welke voorzieningen qua infrastructuur hierop worden aangepast.

///

In het kader van een toekomstgerichte mobiliteitsbeheer zijn elektrische steps niet meer weg te denken. Steeds vaker zie je ze in het straatbeeld verschijnen. Zeker bij pendelaars en jongeren. In grotere steden duikt ook steeds meer het fenomeen van de deelsteps op. Die worden door meerder gebruikers gedeeld en dan achtergelaten op het openbaar domein. Soms kan dit, begrijpelijkerwijze, tot wrevel en de nodige overlast zorgen. Zeker als die kriskras op het trottoir bijvoorbeeld achtergelaten worden.

In Parijs hield men zelfs een groot referendum bij de burgers om te bevragen of men de deelsteps uit het straatbeeld wil zien verdwijnen of niet.

Hoewel in andere steden het fenomeen meer ingeburgerd lijkt te zijn, ik denk aan Brussel, Gent etc. mogen we ook verwachten dat het gebruik van de steps ook in Brugge ook een opmars zal kennen en dus ook het gebruik van deelsteps.

Vandaar de volgende vragen:

- Hoe kijkt de stad in haar mobiliteitsplan naar het gebruik van elektrische steps?
- Welke maatregelen zal de stad nemen om hierop te anticiperen?

- ~~— Hoe staat de stad ten opzichte van deelsteps?~~
- ~~— Hoe zal men potentiële overlast hiervan op het openbare domein (vb. achterlaten van de steps op voetpaden etc.) tegengaan?~~
- ~~— Voorziet de stad bepaalde zones/ locaties/ oplaadpunten hiervoor?~~
- ~~— Kwam al de vraag van een (al dan niet commerciële) speler aan de stad om elektrische deelsteps hier in te voeren?~~

Antwoord 2292:

Elektrische steps deel 2

Zoals wij in ons vorig antwoord reeds gemeld hebben, zijn wij geen voorstander van de deelsteps omwille van verschillende redenen (verkeersveiligheid, geografie, ...). Een deel van deze aspecten gelden ook voor elektrische steps die gebruikt worden als privévervoer. De ondergrond van verschillende straten, aangelegd in kasseien of mozaïekkeien, is absoluut niet veilig voor de kleine(re) wieltjes van de steps.

Als het privévoertuig echter gehomologeerd is en dus voldoet aan de Belgische wetgeving, kunnen wij als stad niet verbieden dat het voertuig op de openbare weg rijdt. De bestuurder dient hierbij wel steeds de wegcode te volgen (o.a. vanaf 16 jaar, maximumsnelheid, niet met meerdere op één step, ...). Ook bij het parkeren van deze persoonlijke voertuigen moet steeds rekening gehouden worden met de vrije doorgang voor voetgangers op het voetpad.

Er is wel degelijk een rol weggelegd voor een elektrische step in het mobiliteitsverhaal van een stad, maar wij als Brugge zullen dit niet promoten. Het staat ieder echter vrij om met zijn eigen step deel te nemen aan het verkeer.

Vraag 2293: Raadslid Martine Bruggeman (5 juni 2023)

Verborgен beeld van George Grard verdient een publieke plaats

Weinig mensen weten dat ook in Brugge een monumentaal beeld te bewonderen is van George Grard (Doornik 1901 – Sint-Idesbald, Koksijde 1984). Verschillende sculpturen van deze gerenommeerde kunstenaar staan in de tuin van het Kunstencentrum Ten Bogaerde in Koksijde, in het Middelheimpark te Antwerpen en in diverse musea.

Het bronzen naakt "In gewrongen houding" of "la Tordue", verwijst naar een eerdere sculptuur van Grard, nl "De Zee", in de volksmond "Dikke Matille" in Oostende.

Het Brugse beeld is wellicht eigendom van de Rijksdienst der Gebouwen, de site waar het te vinden is. Hoe en wanneer het daar terecht kwam is onduidelijk. In 2013 werden de gebouwen in de Werkhuisstraat omgevormd tot studentenkamers. Een toegang in de Oude Gentweg brengt je naar een open tuin. Daar ligt verscholen, in de schaduw van de gebouwen van de voormalige Rijksdienst, het grote en prachtige bronzen beeld van George Grard, jammer genoeg volledig aan het oog onttrokken.

Het is evident dat deze sculptuur in Brugge op een publieke plaats hoort zodat het door een zo ruim mogelijk publiek kan bewonderd worden.

Daarom stelt onze N-VA fractie voor dat de stad in samenspraak met de eigenaar en de stichting Grard de mogelijkheid onderzoekt voor een verplaatsing naar een veilige en voor het publiek toegankelijke mooie openbare locatie.

Deze sculptuur verdient het !



Antwoord 2293:

Verborgen beeld van George Grard verdient een publieke plaats

Het klopt dat het werk van George Grard een hoogstaand werk is dat zeker een meer prominente plaats verdient.

Er wordt graag ingegaan op de suggestie en in de eerste plaats wordt nagegaan wie nu de eigenaar is en als er specifieke afspraken zijn over de locatie van het werk.

Indien blijkt dat het werk verplaatst kan worden, zal dit verder bekeken worden.

Vraag 2294: Raadslid Ilse Coopman (6 juni 2023)

Kinderopvang

Graag had ik een stand van zaken gekregen betreffende de kinderopvang in Brugge.

- Kan er een overzicht worden gegeven van de beschikbare kinderopvangplaatsen in Brugge. Graag opgesplitst in dagmoeders en crèches.
- Kan de bezettingsgraad van deze opvangplaatsen worden weergegeven.
- Kan er zicht gegeven worden op het aantal aanvragen voor kinderopvang.
- Graag van bovenstaande ook de evolutie van de voorbije jaren.
- Kunnen ook de openingsuren van deze opvangvoorzieningen worden weergegeven?
- Welke conclusies kunnen we trekken uit bovenstaande cijfergegevens betreffende de beschikbare kinderopvang ten opzichte van de bestaande nood bij ouders?
- Werden er al kinderopvanginitiatieven gesloten omwille van klachten of zijn er klachten bekend, hoeveel en van welke aard en welk gevolg werd hieraan gegeven?
- Welke initiatieven worden ondernomen om de beschikbare plaatsen uit te breiden en vooral de dienstverlening (vb. opvangplaatsen met ruimere uren dan de kantooruren) flexibeler te maken en zo tegemoet te komen aan de noden bij werkende ouders.

Antwoord 2294:

Kinderopvang

Kan er een overzicht worden gegeven van de beschikbare kinderopvangplaatsen in Brugge. Graag opgesplitst in dagmoeders en crèches.

Alle cijfers zijn van 2022.

Er zijn 1667 opvangplaatsen in Brugge. Dit zijn 60.1 opvangplaatsen per 100 kinderen van 0 tot en met 2 jaar. Brugge scoort daarmee hoger dan het West-Vlaamse gemiddelde (50.1 plaatsen per 100 kinderen).

Het aantal plaatsen is in dalende trend. In 2015 waren er 1952 plaatsen of 62.6 per 100 kinderen.

1445 opvangplaatsen zijn in een groepsopvang met minimaal 9 tegelijk aanwezige kinderen. Er zijn 203 plaatsen in gezinsopvang met maximum 8 tegelijk aanwezige kinderen. Er zijn 29 plaatsen bij samenwerkende onthaalouders.

Een opvangplaats is niet noodzakelijk verbonden aan een individueel kind. Veel gezinnen kiezen ervoor om een van de ouders vier vijfde of halftijds te laten werken. Sommige gezinnen hebben nood aan kinderopvang in functie van een kortdurende opleiding. Op die manier kunnen meerdere kinderen gebruik maken van een plaats.

Kan de bezettingsgraad van deze opvangplaatsen worden weergegeven.

Het lokaal bestuur heeft geen zicht op de bezettingsgraad van alle opvangplaatsen.

Gelet op het tekort aan plaatsen kunnen wij ervan uitgaan dat de beschikbare capaciteit volledig benut wordt. Organisatoren die werken met een inkomenstarief moeten minstens 80% bezetting halen. In Brugge is dat het overgrote deel van de plaatsen (1583 in 2022).

Kan er zicht gegeven worden op het aantal aanvragen voor kinderopvang.

Er is geen centraal aanmeldingssysteem voor kinderopvang. Dat betekent dat de meeste ouders kinderopvang zoeken via rechtstreeks contact met de organisator. Op deze aanvragen heeft het lokaal bestuur geen zicht noch cijfers.

Het Loket Kinderopvang van Huis van het Kind ondersteunt ouders in de zoektocht naar kinderopvang en heeft een partieel beeld op de aanvragen. Daar werden in 2022 329 aanvragen geregistreerd. Van deze 329 aanvragen waren er 140 onbeantwoorde vragen zonder opvangvoorstel. Dit betekent dat deze ouders geen plaats vonden.

Graag van bovenstaande ook de evolutie van de voorbije jaren.

Jaar	Aantal aanvragen loket kinderopvang	Aantal onbeantwoorde vragen zonder opvangvoorstel
2022	329	140
2021	352	112
2020 ¹	376	56
2019	250	29
2018	236	- ²

Kunnen ook de openingsuren van deze opvangvoorzieningen worden weergegeven?

Er is geen overzicht van alle organisatoren met openingsuren. De organisator is binnen de klijtlijnen van het subsidiekader vrij om zelf openingsuren te bepalen.

Gezinsopvang moeten minstens 180 dagen per jaar open zijn. Groepsopvang met een subsidie trap 1 moet minstens 220 dagen per jaar open zijn.

Organisatoren met een subsidie trap 2 (94.4% van de Brugse initiatieven) moeten minstens 220 dagen open zijn en 11u ononderbroken open zijn tussen 6u en 20u.

¹ Tijdens covid was het loket kinderopvang ook het aanspreekpunt voor alle noodopvang voor kinderen met ouders in essentiële beroepen. Er waren 250 reguliere aanvragen kinderopvang en 126 noodopvangvragen.

² Werd nog niet geregistreerd

Organisatoren met een subsidie flexibele opvang of een subsidie ruimere openingsmomenten moeten:

- minstens 1 uur bovenop de verplichte openingstijd van 11 uren, en dit vóór 7 uur of na 18 u.
- minstens een volledig uur op een weekenddag.
- minstens een volledig uur op een feestdag.

In Brugge krijgen Pietje Pek vzw en welzijnsvereniging De Blauwe Lelie een subsidie voor ruimere openingsmomenten (ROM). Zij kunnen dit aanbieden op enkele locaties.

Organisatoren mogen meer openingsmomenten en uren voorzien. Het gaat hier om de minimale verwachtingen verbonden met de subsidiëring die een organisator ontvangt van agentschap Opgroeien.

Welke conclusies kunnen we trekken uit bovenstaande cijfergegevens betreffende de beschikbare kinderopvang ten opzichte van de bestaande nood bij ouders?

In september 2022 gingen 62.2% van de kinderen tussen 2 maanden en 3 jaar naar een vergunde formele opvang. Dat is een procentpunt hoger dan het West-Vlaams gemiddelde. Onze burgemeenten scoren nog iets hoger (met uitzondering van Blankenberge en Knokke-Heist).

Uit de cijfers van het loket kinderopvang merken wij op dat er veel ouders geen plaats vinden. Dit probleem is het meest urgent voor ouders in onzekere arbeidssituaties of flexibele werkschema's. Ouders die een dringende opvangplaats zoeken, ondervinden ook veel moeilijkheden. Gezinnen die verhuizen naar Brugge en dus geen aanvraag kunnen doen bij de start van de zwangerschap vinden ook moeilijk een plaats. Wij zien meer en meer ouders in de problemen komen om kinderopvang te vinden.

In de stedelijke adviesraad lokaal overleg kinderopvang komen hierover drie urgente signalen: te weinig capaciteit om kinderen op te vangen, een te hoge kind-begeleiderratio en moeilijkheden om personeel te vinden.

Werden er al kinderopvanginitiatieven gesloten omwille van klachten of zijn er klachten bekend, hoeveel en van welke aard en welk gevolg werd hieraan gegeven?

Er werden nog geen initiatieven gesloten omwille van klachten of ten gevolge van een handhavingstraject van Opgroeien.

Alle burgers kunnen inspectierapporten inzien via de kinderopvangzoeker van agentschap Opgroeien. Een organisator die een aanmaning ontvangt, moet de ouders hierover informeren. Ook het lokaal bestuur wordt hiervan op de hoogte gebracht.

Er is een initiatief in Brugge gekend die een aanmaning kreeg na een onaangekondigde inspectie in maart 2023. Volgende thema's voldeden niet aan de gestelde voorwaarden:

- Welbevinden en betrokkenheid
- Risicoanalyse
- Crisisprocedure
- Procedure grensoverschrijdend gedrag
- Procedure klachtenbehandeling

De organisator krijgt de kans om de tekorten weg te werken via een handhavingstraject en kan daarvoor ondersteuning krijgen. Doet de organisator dit niet, dan kan Opgroeien bestuurlijke maatregelen nemen. De meest verregaande bestuurlijke maatregel is een sluiting.

Het lokaal bestuur heeft geen inspecterend, noch handhavingsmandaat.

Welke initiatieven worden ondernomen om de beschikbare plaatsen uit te breiden en vooral de dienstverlening (vb. opvangplaatsen met ruimere uren dan de kantooruren) flexibeler te maken en zo tegemoet te komen aan de noden bij werkende ouders.

Agentschap Opgroeien verdeelt de subsidies voor plaatsen inkomenstarief over de lokale besturen in Vlaanderen om bijkomende aanbod kinderopvang te creëren. Ze doen dit op basis van demografische gegevens en het bestaande gesubsidieerde aanbod. De laatste uitbreiding dateert van 2020. Brugge kreeg toen één extra plaats.

Daarbovenop kan het lokaal bestuur aan de hand van gegevens van het loket kinderopvang extra gesubsidieerde plaatsen aanvragen als het kan aantonen dat er hoge aantallen onbeantwoorde opvangvragen zijn zonder opvangvoorstel. Opgroeien organiseert hiervoor specifieke uitbreidingsrondes. In 2022 eindigde Brugge 11^{de} van de 20 hoogst scorende gemeenten en kreeg Brugge geen extra plaatsen.

De nood aan goede data en cijfers en een centraal systeem van registratie kan Brugge helpen om een beter zicht te krijgen en de nood aan extra kinderopvang in Brugge en dit aan te tonen bij agentschap Opgroeien.

Ruimere openingsuren en flexibele opvang zijn voor kleinere organisatoren zeer moeilijk rendabel te organiseren. Er is een personeelstekort en de subsidies zijn niet toereikend.

Er zijn specifieke subsidies binnen de kaders van agentschap Opgroeien voor ROM-plaatsen (ruimere openingmomenten) en DOP (dringende opvangplaatsen). In Brugge zijn er slechts 7 DOP-plaatsen. Er zijn geen cijfers over het aantal ROM-plaatsen in Brugge. Wij weten dat slechts twee aanbieders (Pietje Pek vzw en De Blauwe Lelie) ROM aanbieden.

Vraag 2295: Raadslid Ilse Coopman (8 juni 2023)

Controles en metingen Sparrenstraat

Vorige zaterdag (3juni) was er een straat event (Garage-verkoop) in de Sparrenstraat.

1 van de gespreksonderwerpen was de aanpak van zowel de tonnagebeperving als de handhaving wat betreft de snelheid in de straat.

Als ik me niet vergis is er enkele weken terug ook een ongeval met een jonge fietser geweest in de straat.

Op vraag van enkele bewoners, stel ik even de volgende vragen:

1. Hoeveel metingen (tellingen, snelheid, soort vervoer, ...) zijn er de laatste 2 jaar in deze straat geweest?
Graag ook even de resultaten van deze metingen? Wat is er precies gemeten?
2. Hoeveel snelheidsmetingen (flitsmomenten) zijn er de laatste 2 jaar in deze straat geweest?
Graag ook even de resultaten van deze flitsmomenten en de data en tijdstippen van deze momenten.
3. Zijn er al controleacties geweest omtrent de tonnagebeperving? Zo ja, welke data en tijdstippen?
Wat zijn de resultaten hiervan?
4. Is het geen optie om van de Sparrenstraat een fietsstraat te maken?
5. Zijn er ook resultaten af te lezen uit het digitaal bord vooraan in de straat? Wat kan men daar van cijfers aflezen?
6. Zijn er voor deze straat nog zaken die men aan het onderzoeken is, of liggen er nog plannen op tafel?

Antwoord 2295:

Controles en metingen Sparrenstraat

Antwoord vraag 1

Onderstaand vindt u een overzicht van het aantal metingen:

Naar aanleiding van snelheid:

- Sept-okt 2021: anoniem telapparaat
- Feb 2023: anoniem telapparaat
- Jan 2023: snelheidsindicatiebord rr Astridlaan
- Jan 2023 snelheidsindicatiebord rr Lorreinendreef
- Nov 2023 snelheidsindicatiebord rr Lorreinendreef
- Nov 2023: snelheidsindicatiebord rr Astridlaan

Naar aanleiding van zwaar verkeer:

- Aug 2022: anoniem telapparaat
- Feb 2023: anoniem telapparaat

Hieronder informatief een overzicht van de resultaten van de snelheidsprocedure(s) in de Sparrenstraat in de periode 2021 – 2023)

- September – oktober 2021: objectieve/anonieme fase:
 - V85 = 44 km/h
 - 27,09% snelheidsovertredingen
- November 2021: preventieve/sensibiliserende fase:
 - V85 rr Lorreinendreef = 41 km/h & 17,23% snelheidsovertredingen
 - V85 rr Astridlaan = 38 km/h & 8,57% snelheidsovertredingen
 - Snelheidsprocedure werd 'on hold' gezet ikv aanpassing snelheidsremmende maatregelen.
- November 2022: opstart evaluatieprocedure (opgestart na de aanpassingen van de snelheidsremmende maatregelen door het inkorten van de asverschuivingen)
- Februari 2023: objectieve/anonieme fase:
 - V85 = 39 km/h
 - 11,65% snelheidsovertredingen
 - Omdat deze resultaten nog net binnen de grenswaarden vallen, worden er voorlopig geen verdere maatregelen in het kader van de snelheidshandhaving uitgevoerd.
 - Het permanente snelheidsindicatiebord blijft er wel staan in opdracht van stad Brugge. Uiteraard zullen wij verder acties ondernemen als de resultaten hiervan tegen zouden vallen. Deze resultaten kunnen geanalyseerd worden door de mobiliteitsdienst.

Antwoord vraag 2

In 2021 werden er – in afwachting van de uit te voeren wegversmallingen – repressieve snelheidscontroles uitgevoerd tijdens de piekmomenten.

In de daaropvolgende periode werden geen repressieve snelheidscontroles meer uitgevoerd. De Sparrenstraat staat niet op de repressieve prioriteitenlijst, én de resultaten van de projectmatige snelheidsprocedure gaven ook geen aanleiding om daar nog intensief repressief te gaan controleren.

Datum	Tijdstip	resultaten
14/01/2021	Ochtendspits	<ul style="list-style-type: none"> • 270 voertuigen gepasseerd • 31 overtredingen (11,48%)
25/01/2021	Namiddag/avondspits	<ul style="list-style-type: none"> • 264 voertuigen gepasseerd • 45 overtredingen (17,05%)
03/02/2021	Ochtendspits	<ul style="list-style-type: none"> • 182 voertuigen gepasseerd • 21 overtredingen (11,54%)
09/03/2021	Ochtendspits	<ul style="list-style-type: none"> • 242 voertuigen gepasseerd • 44 overtredingen (18,18%)
25/03/2021	Ochtendspits	<ul style="list-style-type: none"> • 252 voertuigen gepasseerd • 28 overtredingen (11,11%)
30/04/2021	Ochtendspits	<ul style="list-style-type: none"> • 228 voertuigen gepasseerd • 28 overtredingen (12,28%)
06/05/2021	Ochtendspits	<ul style="list-style-type: none"> • 270 voertuigen gepasseerd • 37 overtredingen (13,70%)
07/06/2021	Namiddag/avondspits	<ul style="list-style-type: none"> • 288 voertuigen gepasseerd • 31 overtredingen (10,76%)

Antwoord vraag 3

In 2022 werd een projectmatige knelpuntenanalyse opgestart in de Sparrenstraat naar aanleiding van een melding over zwaar verkeer in de straat. Om de controleacties gericht uit te voeren op de meest prangende tijdstippen, werden er in een eerste fase objectieve metingen verzameld met een anoniem telapparaat. We moeten hier wel meegeven dat deze resultaten altijd een overschatting geven van het werkelijke aandeel zwaar verkeer, omdat dit meettoestel enkel de lengte van een voertuig registreert, waardoor 2 voertuigen die dicht achter elkaar rijden ook als vrachtwagen worden geregistreerd.

Het geregistreerde aantal vrachtwagens zal dus steeds hoger zijn dan het werkelijke aandeel zwaar verkeer. De plaatsing van het anonieme telapparaat in functie van het meten van het aandeel zwaar verkeer, is dus steeds een indicatie en geen vaststaand gegeven.

Concreet zal het gerichte toezicht van de verkeerspolitie uitgevoerd worden in de zomer en in het najaar, en zullen gericht zijn op de tijdstippen waar het meeste zwaar verkeer werd geregistreerd met de telapparaten. We willen hier wel meegeven dat dergelijke controleacties zeer arbeidsintensief zijn voor de politie omdat zij daar voor een bepaalde periode fysiek aanwezig moeten zijn en wachten tot er een vrachtwagen passeert. Elke vrachtwagen moet vervolgens worden tegengehouden en worden bevraagd wat de bestemming is zodat kan worden nagegaan of er sprake is van plaatselijk verkeer of niet. Indien er effectief een probleem zou vastgesteld worden van doorgaand zwaar verkeer, dan zullen de politionele vaststellingen overgemaakt worden aan de mobiliteitsdienst met de vraag om er structurele maatregelen te onderzoeken. Op lange termijn is het blijvend uitvoeren van de arbeidsintensieve gerichte repressieve controleacties door de politie niet haalbaar.

Antwoord vraag 4

Om een fietsstraat in te voeren wordt rekening gehouden met de volgende voorwaarden:

- Onderdeel van een bovenlokale of een lokale functionele fietsroute; kan ook een straat met druk fietsverkeer zijn (bv. schoolomgeving waar het autoverkeer wordt geweerd);
- Uit de verkeerscirculatie (of het verkeerscirculatieplan) moet blijken dat doorgaand autoverkeer (zonder herkomst/bestemming in de straat) maximaal wordt geweerd; sluiptverkeer is niet compatibel met het concept van de fietsstraat;
- Streefdoel is dat de fietsers in aantal groter zijn dan de gemotoriseerde weggebruikers, met aandacht voor volgende principes:
 - De geloofwaardigheid van het concept hangt af van het aantal fietsers dat in spitsuur of gedurende de dag gebruik maakt van de fietsstraat, waarbij er rekening dient gehouden dat het aantal fietsers na de invoering van de fietsstraat nog kan stijgen;
 - Voor het autoverkeer kan 2.000 voertuigen/dag (24u) als bovengrens voor een fietsstraat gehanteerd worden;
 - Intensiteiten fiets $\geq 2 * I$ auto is de ideale verhouding voor dominantie fietsverkeer;

- Enkel plaatselijk vrachtverkeer (herkomst/bestemming in de straat); geen bediening van winkelcentra of grootdistributie;
- Openbaar vervoer met lage frequentie is toegelaten;
- Langsparkeren buiten de rijloper(s) is mogelijk; wanneer links in de rijrichting wordt geparkeerd moet een veiligheidsstrook langs de geparkeerde voertuigen (manoeuvrerruimte buiten de rijloper) in acht worden genomen.

Aanvullend dient gewaakt te worden over een inrichting van de weg waar een inhaalverbod van fietsers door gemotoriseerd verkeer voor zich spreekt. Een relatief beperkte breedte van de rijweg, een goede conflictpresentatie, ... zijn criteria die gehanteerd worden.

Uit de uitgebreide tellingen die naar aanleiding van de klachten uit de straat gehouden werden bleek dat er slechts een verhouding 1/6 fietsers/gemotoriseerd verkeer was. Er was/is ook geen potentie om dit fietsverkeer gevoelig te verhogen zodat er een dominantie voor het fietsverkeer ging zijn. Daarom werd het voorstel van een fietsstraat niet verder onderzocht.

Antwoord vraag 5

Op 21 maart werd het vaste snelheidsinformatiebord in de Sparrenstraat uitgemeten. Deze bevatte gegevens tussen 13 februari 2023 en 21 maart 2023, anderhalve maand dus. In totaal werden 40.555 voertuigen geteld in beide richtingen. De V85 van deze voertuigen was 33 km/u. Aangezien de snelheidsbeperking op 30 km/u ligt was dit een goed resultaat. Dit snelheidsinformatiebord blijft ondertussen gegevens verzamelen.

Antwoord vraag 6

Gezien de resultaten van de metingen van het vaste snelheidsinformatiebord, die binnen de grenswaarden vallen, worden er voorlopig geen verdere stappen ondernomen.

Vraag 2296: Raadslid Benedikte Bruggeman (20 juni 2023)

Verleiding van de verlichting in Brugge en deelgemeenten

Ik had graag de stand van zaken geweten inzake de verleiding van de straatverlichting te Brugge en de deelgemeenten.

Werden alle reeds vervangen? Zo nee, wanneer zullen deze werken klaar zijn?

Zal het stadsbestuur het "doven van de lichten" gedurende de nacht aanhouden?

Antwoord 2296:

Verleiding van de verlichting in Brugge en deelgemeenten

Brugge zet volop in op het verleden van de straatverlichting. Op maandag 26 juni 2023 verving Fluvius de laatste Brugse lantaarn van in totaal 2.700 exemplaren in de Brugse binnenstad. Gelijktijdig met dit project in de binnenstad, werden ook in de deelgemeenten bijna dubbel zoveel palen verled.

Drie jaar geleden is het ambitieuze project gestart. Het verleden van de lantaarns zorgt voor een besparing van 60 procent aan energie, meer flexibiliteit, maar met dezelfde authentieke Brugse sfeer.

De Brugse lantaarns zijn natuurlijk onderdeel van het authentieke, historische karakter van de binnenstad. Daarom werd samen met Fluvius een oplossing gezocht om dit te behouden. Fluvius zorgde ervoor dat de led-armaturen ontwikkeld werden met eenzelfde 'look' and 'feel' als de oude exemplaren.

In de Potterierei werd op maandag 26 juni de laatste van deze 2.700 lantaarns verled.

Duurzame, tijdloze verleding

Naast het aanzienlijk verminderde verbruik, biedt ledverlichting het bijkomende voordeel van interactiviteit. Zo kan ledverlichting gedimd worden, wat nog meer energie bespaart en waarbij niet ingeboet wordt op de veiligheid. Door de juiste keuze voor deze energiezuinige verlichting blijven de unieke sfeer en het tijdloze karakter van Brugge onaangetast, terwijl de energiefactuur van de Stad elk jaar rond de 134.000 euro lichter is.

Het verledden van Brugge

Stad Brugge en Fluvius engageren zich om tegen 2028 alle openbare verlichting in de stad om te schakelen naar ledverlichting. **Brugge** is op dit moment voor **38 procent verled**, want van de 20.814 toestellen werden 7.894 al verled. 2.700 in de binnenstad (project Brugse lantaarn), maar ook in de deelgemeenten zijn al zo'n 5.000 toestellen verled.

Bepaalde deelgemeenten zoals Sint-Kruis (53 procent) en Koolkerke (46,5 procent) hebben al een hogere verledingsgraad. Steeds wanneer er wegenwerken gebeuren, komt er ook ledverlichting. De Stad doet er, samen met Fluvius, alles aan om Brugge zo snel mogelijk voor 100 procent te verledden

Energiecrisis

Sinds de energiecrisis dimt de Stad de ledverlichting in de binnenstad op 50 procent met uitzondering van de uitgangszones. Een regime dat zal aangehouden worden, omdat het nauwelijks merkbaar is.

Vraag 2297: Raadslid Annick Lambrecht (23 juni 2023)

Gistelse Steenweg – fietspad verdwenen

Onlangs werd ik gecontacteerd door een inwoner van Sint-Andries aangaande een verdwenen fietspad op de Gistelse Steenweg ter hoogte van bakkerij Denolf. De fietsers moeten zich daar noodgedwongen op de drukke rijweg begeven. Een aantal jaar geleden vond hier het dodelijk ongeval plaats waarbij de jonge Yamen het leven liet. Het is dan ook zeer verontrustend dat men in deze omgeving, met zo veel verkeer en alwaar een dodelijk ongeval heeft plaatsgevonden, een fietspad wegneemt en fietsers op de rijweg duwt.

Ook het zebrapad iets verderop op de Gistelse Steenweg zou in slechte staat zijn. Melder in kwestie werd er zelfs aangereden.

Vandaar de volgende vragen:

1. Waarom werd dit fietspad verwijderd?
2. Wanneer wordt dit fietspad opnieuw aangebracht?
3. Kunnen de zebrapaden op de Gistelse Steenweg tussen 'de platse' en het kruispunt met de N31 worden opgefrist met een nieuwe lik verf zodat ze voldoende zichtbaar zijn?



Antwoord 2297:

Gistelse Steenweg – fietspad verdwenen

Deze melding had zowel onze diensten als deze van Agentschap Wegen en Verkeer al bereikt. De Gistelse Steenweg is een gewestbaan die onder het beheer valt van AWV. Wij mochten van hen volgende informatie ontvangen:

1. Dit fietspad werd niet verwijderd. De verf markering was afgesleten door de parkerende voertuigen op deze locatie en was bijgevolg aan vernieuwing toe.
2. Dit fietspad werd ondertussen (26/06/2023) vernieuwd door AWV.
3. Een volledige heropfrissing van de markeringen langs de N367 (Gistelse Steenweg) staat gepland voor het najaar.