

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

28ste jaargang
nr. 12 – 26 maart 2024

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

Vraag 2587: Raadslid Geert Van Tieghem (15 februari 2024)

Absenteïsmegraad in Brugge

Graag wensen we – uitgesplitst per entiteit/vereniging – een detail van de absenteïsmegraad 2023 bij de STAD, het OCMW, iedere welzijnsvereniging (Mintus, Spoor, Riddersstove, Wok, De Blauwe Lelie en 't Sas), Brugge Plus en de Hulpverleningszone 1 volgens:

- Statutairen en contractuelen
- Langdurig arbeidsongeschikten (> 4 maanden) en anderen
- Onderscheid ziekte/ongeval/arbeidsongeval

Antwoord 2587:

Absenteïsmegraad in Brugge

De **absenteïsmegraad** bij de beroepsbrandweermannen van post Brugge is 6,81%.
De beroepsbrandweermannen zijn allen statutair.

Afwezigheid volgens **duur** (van 6,81% absenteïsmegraad):
Langdurig arbeidsongeschiktheid (>4 maanden): 4,10%
Arbeidsongeschiktheid < 4 maanden: 95,90%

Afwezigheid volgens **soort**:
Arbeidsongeval: 10,23%
Ongeval: 10,70%
Ziekte: 79,07%

Vraag 2588: Raadslid Ilse Coopman (17 januari 2024)

Rooien bomen in Sprietwegestraat

De inwoners van de Sprietwegestraat in Sint-Kruis kregen vorige week een schrijven in de bus. Daarin staat dat de bomen in de straat zullen worden geveld en vervangen door andere bomen.

Dit naar aanleiding van 'de vele klachten over deze bomen', zo staat daar te lezen. Noch ikzelf, noch andere buurtbewoners zijn op de hoogte van deze klachten of hoorden hierover ooit iemand spreken.

Een buurtbewoner sprak mij aan dat ze vreesden dat eerder financiële redenen qua kosten straatvegers aan dit besluit ten grondslag liggen, dan 'klachten over omhoogkomende stoeptegels en bladafval', mede gezien het feit dat er geen 'buurtraadpleging' heeft plaatsgevonden. Gezien ikzelf in de straat woon, kan ik bevestigen dat nooit een vraag is gekomen tot raadpleging. Dat deze gezonde bomen dan ook geveld worden, doet vragen rijzen.

Vandaar mijn volgende vragen:

- Hoeveel klachten, en van hoeveel buurtbewoners kreeg u omtrent de bomen?
- Wat was de aard van de klachten?
- Waarom werd de buurt niet geraadpleegd?

We willen er graag wijzen op het belang van (deze) bomen, zéker ook qua schaduw bij de extreme hitte in de laatste jaren, alsook stikstofopname, en het rooien daarvan zonder duidelijke reden voorkomen. Van belang lijkt mij ook dat er bij geen enkele storm in de laatste jaren takken zijn afgevallen, de bomen zijn kerngezond.

Antwoord 2588:

Roaien bomen in Sprietwegestraat

Via mail/het meldpunt heeft de dienst Openbaar domein de voorbije jaren 13 klachten ontvangen, telefonische klachten zijn hier niet bijgeteld, hier heeft de dienst geen cijfers van. De klachten meldden voornamelijk de slechte staat van de voetpaden.

Via een rondvraag in de straat is gebleken dat het merendeel van de inwoners een boomverjonging wenste. 86% van de inwoners heeft de bewonersbevraging ingevuld, hiervan wenste 94% de bomen te verjongen.

Vraag 2589: Raadslid Jean-Marie De Plancke (20 februari 2024)

Nieuw aangelegd fietspad Jozef Verschaeveweg

Het nieuw aangelegd fietspad in de haven van Zeebrugge langsheen de Jozef Verschaeveweg is nu geruime tijd in gebruik.

Ik kreeg de opmerking van diverse gebruikers, dat op sommige plaatsen er veel water blijft staan en dat er ook veel steentje en andere vuiligheid op het fietspad terechtkomt wat al voor platte banden zorgde.

Is het mogelijk om op regelmatige tijdstip dit fietspad te laten reinigen en ook na te zien waar er water blijft staan en dit euvel eventueel op te lossen?

Antwoord 2589:

Nieuw aangelegd fietspad Jozef Verschaeveweg

Het fietspad ligt volledig binnen havengebied en werd aangelegd in opdracht van PoAB (Port of Antwerp – Bruges).

Ook het net houden van de wegen en fietspaden binnen het concessiegebied van de haven gebeurt door PoAB.

De dienst Openbaar domein informeerde bij de wegbeheerder PoAB, die ons ons volgende toelichting geeft:

Het fietspad langs de J. Verschaeveweg is momenteel al opgenomen in de maandelijks onderhoud/veegroendes.

Gezien de recente klachten werd opdracht gegeven om een extra veegbeurt uit te voeren.

De waterstagnatie zal in kaart gebracht worden en vormt onderdeel van overkoepelende studie waterhuishouden achterhaven (lange termijn).

Vraag 2590: Raadslid Andries Neiryck (15 februari 2024)

Herstelling kaaimuur Pottenmakersstraat

Graag had ik geweten waarom er niet omzichtig is tewerk gegaan bij de herstelling van de historische kaaimuur van de Pottenmakersstraat.

De bestaande stenen werden niet herbruikt en de beschermde plantengroei is verdwenen.

Nochtans ligt deze kaaimuur aan de eerste stadsomwalling van 1127, een plaats waar dagelijks honderden toeristen langskomen.

De nodige know how is nochtans aanwezig bij de stadsdiensten. Dat was zeker zo bij vroegere restauraties aan de stadsbruggen.



Antwoord 2590:

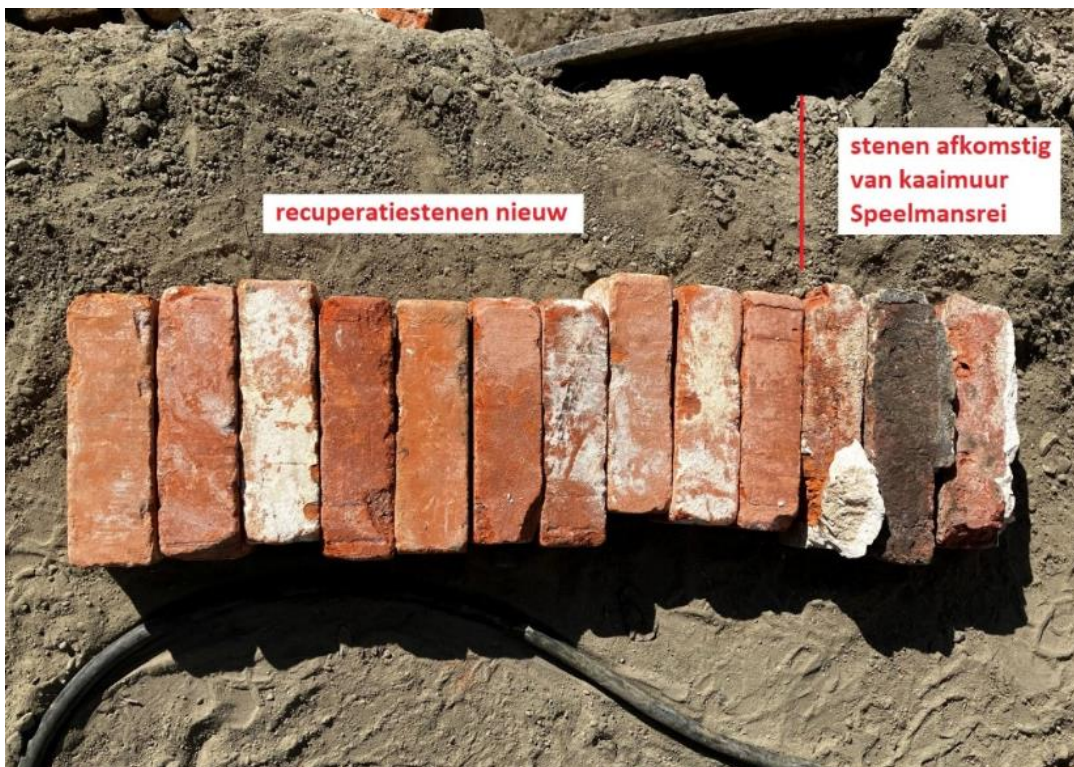
Herstelling kaaimuur Pottenmakersstraat

Er werd wel degelijk zeer omzichtig te werk gegaan bij de herstelling van de historische kaaimuur van de Pottenmakersstraat. Dit in nauwe samenwerking tussen de diensten Openbaar Domein, Monumentenzorg en de aannemer.

Er werd daarbij vooreerst in het bijzonder aandacht besteed aan een verantwoorde manier om de noodzakelijke muurdoorbreking van de riool te realiseren. Daarbij werd in de plaats van de buis doorheen de muur te laten lopen, gekozen voor een afwerking met een op maat gemaakte omkadering in blauwe hardsteen. Ook is de inplanting van deze muurdoorvoer zo gekozen dat het gewelf van de beschermde brug niet diende doorboord te worden. Deze muurdoorvoer is immers noodzakelijk om via de openbare regenwaterriool (gescheiden stelsel) het regenwater te lozen. Tegenwoordig dient het regenwater gescheiden afgevoerd te worden om door de klimatologische veranderingen de zuiveringsstations te ontlasten.

Het gedeelte van de kaaimuur werd steen per steen afgebroken, de stenen die herbruikbaar waren werden gekuist, ter plaatse gestapeld en verweven in het gemetselde gedeelte. Vele stenen waren niet meer in goede staat en waren niet meer geschikt voor herbruik. De bijgeleverde recupstenen en mortel werden pas gebruikt na goedkeuring van dienst Monumentenzorg. Tijdens de afbraak van de muur werd duidelijk dat deze indertijd in verschillende gedeeltes werd opgebouwd, er was een duidelijk scheiding merkbaar bij de doorbraak; dus 2 soorten stenen met afwijkende kleuren en formaten. Dit werd dan ook gerespecteerd tijdens het heropbouwen, deze scheiding is na heropbouw duidelijker te zien. Hieronder een foto waarop een duidelijk onderscheid van stenen merkbaar is.

De kaaimuur in het algemeen bevond zich in niet een optimale staat. In eerst instantie werd gedacht dat er een omvangrijker gedeelte zou moeten opgebroken worden. Mede door de inzet van een oude rot in het vak (een op heden gepensioneerde arbeider / metsers van de aannemer Willemen) bleef de "schade" beperkt en werd een mooi staaltje metselwerk gerealiseerd.



Vraag 2591: Raadslid Andries Neiryck (2 februari 2024)

Herstelling dekstenen Smedenpoort

Zoals u kan zien op de bijgevoegde foto's zijn de werken niet gerealiseerd.
Graag een timing voor de herstelwerken.



Antwoord 2591:

Herstelling dekstenen Smedenpoort

De werken werden op 18 maart 2024 afgewerkt.

Vraag 2592: Raadslid Annick Lambrecht (16 november 2023)

Voetgangersbarometer

Onlangs werden de resultaten van de 1^{ste} Voetgangersbarometer bekendgemaakt. Brugge haalde een score van 10,8 op 20. Dit is net iets beter dan het Vlaamse gemiddelde van 10,65 op 20.

Brugge staat daarmee op de 7^{de} plaats op Belgisch niveau bij de steden met meer dan 50.000 inwoners. Op Vlaams niveau is ze hiermee 4^{de}. Kortrijk scoort het best met 12 op 20. Mechelen scoort het laagst met 9,6 op 20.

De Brugse deelnemers aan deze barometer zijn dus niet tevreden over de bewandelbaarheid en zijn bijzonder kritisch over het wandelcomfort. De Brugse bevolking wil bredere en veiligere voetpaden, goed onderhouden voetpaden die vrij zijn van obstakels.

De verkeersveiligheid en de openbare ruimte is onvoldoende aangepast voor kinderwagens, jonge kinderen te voet, ouderen en mensen met beperkte mobiliteit. Er is een gebrek aan voorzieningen om het voetgangerscomfort te garanderen (toiletten, banken, openbare drinkwaterkranen, ...) en er is grote overlast veroorzaakt door het autoverkeer. Werken aan inclusieve publieke ruimte verbetert de bewandelbaarheid voor iedereen en zorgt ervoor dat aan ieders noden wordt voldaan.

Conclusie: het voetpad zou een rode loper moeten zijn in plaats van een hindernissenparcours. Als we 'te voet gaan' écht op nummer één willen zetten, is het nodig om te investeren in de toegankelijkheid van voetpaden. Een heus voetpadenplan met aandacht voor een betere staat en betere toegankelijkheid van de voetpaden is hier aan de orde.

Vragen:

- 1 : Welke investeringen op vlak van aanleg of herstel van voetpaden werden tijdens de huidige legislatuur besteed?
- 2 : Is er op basis van de gegevens van de Voetgangersbarometer door de stad Brugge zelf een analyse gemaakt? Wat zijn de prioritaire stappen die nog tijdens deze legislatuur zullen worden gezet?
- 3 : Is men van plan een voetpadenplan voor de stad uit te werken voor de aanpak van de Brugse voetpaden op langere termijn?
- 4 : Hoe gaat men er voor zorgen dat de voetpaden meer obstakelvrij worden?

Antwoord 2592:

Voetgangersbarometer

In navolging van ons antwoord van 16 januari 2024 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

1. Budget voetpaden

VOETPADEN	Geboekt
2023	1.239.690,09
2022	1.829.113,89
2021	724.656,84
2020	30.347,57

2. Voetpadenplan

Ja, de voetpaden worden altijd heraangelegd bij grote werken. Dit staat ingepland. Ook wil de dienst Openbaar domein de voetpaden aanpakken in synergie met fiber, Telenet en Fluvius.

3. Hoe gaat men er voor zorgen dat de voetpaden meer obstakelvrij worden?

Hiervoor gaat de dienst Openbaar domein voor een gefaseerde aanpak.

Vraag 2593: Raadslid Annick Lambrecht (22 februari 2024)

Te smalle parkeerstroken Gistelse Steenweg

Recent werd ik gecontacteerd door een buurtbewoner over een gevaarlijke situatie voor fietsers op de Gistelse Steenweg. Dit wellicht naar aanleiding van het persartikel dat verscheen op 13 februari rond te smalle parkeerstroken waardoor geparkeerde auto's fietsers hinderen.

Ook in de Gistelse Steenweg kampen ze met dit probleem: dagelijks nemen geparkeerde auto's er een groot deel van het reeds veel te smalle fietspad in. De parkeerstrook is eigenlijk veel te smal om er correct op te parkeren. Een smalle auto past nog net tussen het voetpad en het fietspad, maar zelfs dan blijft er geen buffer voor fietsers om eventueel openslaande deuren te ontwijken. De foto's in bijlage tonen dat probleem aan. Dit zou vooral het geval zijn in het stuk tussen huisnummers 100 en 112 en in het stuk ter hoogte van bakkerij Denolf.

Bovendien zouden ook de zebrapaden op de Gistelse Steenweg nog amper zichtbaar zijn.

Graag had ik dan ook de volgende vragen gesteld:

1. Graag een overzicht van het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers op de Gistelse Steenweg in Sint-Andries, opgesplitst per jaar en per categorie.
2. Welke plannen zitten in de pipeline voor de Gistelse Steenweg en op welke termijn?
3. Zijn er in tussentijd kleine ingrepen die kunnen worden genomen om de Gistelse Steenweg verkeersveiliger te maken voor zwakke weggebruikers?
 - a. Wat gebeurt er met de te smalle parkeerstroken? Worden die gesupprimeerd?
 - b. Wat gebeurt er met de amper zichtbare zebrapaden? Worden die herschilderd?

Bijlage: foto's



Antwoord 2593:

Te smalle parkeerstroken Gistelse Steenweg

1. De cijfers werden opgevraagd bij de lokale politie. Gelieve hierbij een overzicht te vinden van het aantal betrokken zwakke weggebruikers bij verkeersongevallen op de Gistelse Steenweg. Uit onderstaande tabel kunt u ook de gevraagde categorie, jaartal en letselerst afleiden:

Rijlabels	overleden	zwaar gewond	licht gewond	Stoffelijke schade	Eindtotaal
2021		3	13	4	20
Bromfietser			5	2	7
Fietser		2	7	1	10
Voetganger		1	1	1	3
2022		4	20	2	26
Bromfietser			6		6
Fietser		2	10	1	13
Voetganger		2	4	1	7
2023	1	3	22	3	29
Bromfietser			5	1	6
Fietser	1	2	15	1	19
Voetganger		1	2	1	4
Eindtotaal	1	10	55	9	75

2. Uw vraag werd overgemaakt aan het Agentschap Wegen en Verkeer, maar wij mochten op deze specifieke vraag nog geen sluitend antwoord ontvangen. Wel kunnen wij al medelen dat er twee grote projecten in de pijplijn zitten:
- N342 Stationslaan (volledig) + N367 Gistelse Steenweg (van kruispunt N32 x N342 x N367 tem kruispunt N367 x Zandstraat x Hogeweg).
Deze plannen werden reeds opgemaakt en voorgelegd in de vorige legislatuur, maar werden niet weerhouden door het toenmalig stadsbestuur.
Deze plannen en uitvoering staan sindsdien on-hold en zijn niet meer opgenomen in het meerjarenplan van het Agentschap Wegen en Verkeer.
 - N367 Gistelse Steenweg (van de N31 tem de Olympialaan).
De startnota voor deze werken werd in 2023 goedgekeurd door alle betrokken partijen. Het Agentschap Wegen en Verkeer staat nu in voor de opmaak van de projectnota.
3. De dienst mobiliteit is samen met de GIS-cel (geografisch informatiesysteem) aan het bekijken om te smalle rijstroken in kaart te brengen. Als deze dataset volledig is, kan de dienst Mobiliteit samen met de andere partners (AWV, Openbaar Domein, Mobiliteit en Politie) bekijken wat op deze locaties mogelijk, wenselijk en haalbaar is als ingreep.
- Ook deze vraag werd overgemaakt aan het Agentschap Wegen en Verkeer in functie van de N367 Gistelse Steenweg:
- Het Agentschap Wegen en Verkeer laat weten dat een structurele ingreep naar verkeersveiligheid niet prioritair is op deze locatie. Ze verwijzen eerder naar handhaving door de politie, omdat wagens hier buiten de parkeervakken (markering) staan en op deze manier foutief geparkeerd staan. Indien de stad beslist om een volledig parkeerverbod in te voeren op deze locatie, wil het AWV wel instaan voor de markering (arcering) van deze strook.
 - Het Agentschap Wegen en Verkeer laat weten dat de zebrapaden op de Gistelse Steenweg binnenkort herschilderd zullen worden.

Vraag 2594: Raadslid Janos Braem (14 februari 2024)

Reiniging Astridpark

Recent werd de vijver in het Astridpark gereinigd. Hierdoor, of hiervoor, is het waterpeil enorm gezakt. Ik heb hierbij een aantal vragen:

- Waarom is het waterpeil gezakt? Was dit de bedoeling, of is dit een gevolg?
- Is er bekeken geweest wat het effect is op de plaatselijke fauna en flora? Blijkbaar zijn er heel wat planten aan de kant gesnoeid en lagen er dode vissen in het water.
- Blijkbaar zit er in de vijver ook een schildpad. Is hiermee rekening gehouden?

Antwoord 2594:

Reiniging Astridpark

Het waterpeil diende te dalen om de technieken van de fonteininstallatie in de vijver te kunnen demonteren. De motoren zaten namelijk boven elkaar georiënteerd in de pompput. De eerste motor kon men zonder extra inspanning demonteren. De tweede motor zat echter onder water vast. Deze moest met extra handelingen losgekoppeld worden en dit kon niet onder water gebeuren. De wens is om structureel de pompput aan te pakken waardoor het waterniveau niet langer gemanipuleerd hoeft te worden. De dienst KLIMID adviseerde de opdrachtgevende diensten tijdens voorafgaand overleg om rekening te houden met de aanwezige vissen, bijvoorbeeld het uitvoeren van een voorafgaand onderzoek naar de aan- of afwezigheid van vissen, door het tijdelijk verwijderen van waterdieren op een correcte manier mocht die toch aangetroffen worden tijdens de werken. De aannemer gaf aan dat dit blijkbaar de standaard manier van werken is. De dienst KLIMID kreeg geen meldingen i.v.m. vissterfte in de vijver. Het beheer van fauna en flora in en rond de vijver, met inbegrip van de schildpad, valt onder de bevoegdheid van Openbaar Domein. Dit antwoord zal u later bezorgd worden.

Vraag 2595: Raadslid Annick Lambrecht (1 februari 2024)

Bussluis Koolkerke

Reeds jaren zorgt de bussluis in de Zagersweg op Koolkerke voor commotie in de omliggende wijken. Het probleem is al jaren gekend bij de diensten van de stad. Veel automobilisten negeren het doorgangsverbod en rijden gewoon over de bussluis, vaak aan hoge snelheid.

De bussluis is vlak aan een voetbalveld gelegen, dus er zijn daar vaak spelende kinderen, en ligt ook vlakbij een fietsknooppunt, waardoor er ook heel wat fietsers passeren van de Damse Vaart richting Fort Van Beieren. Buurtbewoners vrezen dat er op een dag een aanrijding zal gebeuren en willen dan ook dat er ingrepen gebeuren om dit te vermijden.

Vandaar de volgende vragen:

1. Is het stadsbestuur bereid om de infrastructuur van de bussluis aan te passen zodat we kunnen spreken van een bussluis die naam waardig? Nu gaat het om een put opgevuld met keien, die net niet breed genoeg is, waardoor auto's er gewoon over kunnen rijden.
 - a. Overweegt de stad de plaatsing van een slagboom die door de buschauffeurs geopend kan worden met een druk op een knop, of verzinkbare paaltjes als alternatief?
 - b. Zijn er de afgelopen twee jaar nog controles geweest op het aantal overtredingen door automobilisten? Rond het spitsuur alleen al zouden dagelijks een tiental automobilisten het doorgangsverbod overtreden. Kan er een gerichte controle plaatsvinden?

Antwoord 2595:

Bussluis Koolkerke

Antwoord 1b:

Er zijn de afgelopen 2 jaar geen controles gevoerd rond de bussluis in de Zagersweg en de lokale politie plant voorlopig ook geen controles.

Sinds 2023 worden alle gemelde knelpunten projectmatige aangepakt. Uit objectieve cijfergegevens (telapparaat maart 2024) stelt de politie vast dat er gemiddeld zo'n 4 a 5 voertuigen per uur langs de bussluis passeren en dit dan vooral tijdens de spitsmomenten.

Bewoners en bezoekers aan bewoners hebben een voordeel om deze weg te gebruiken.

Het negeren van het verkeersbord veroorzaakt op zich geen verkeersonveilige situatie. De voertuigen die erdoor rijden houden zich ook aan de opgelegde snelheid van 30 km/u.

Handhaving is het sluitstuk in het verkeersveiligheidsbeleid. De politie stelt echter vast dat er nog heel wat andere (infrastructurele) maatregelen kunnen genomen worden om te verhinderen dat voertuigen deze bussluis nemen. Om die reden werd beslist om geen repressieve controles te organiseren.

Vraag 2596: Raadslid Andries Neiryndck (26 februari 2024)

Leegstand kantoorgebouwen

Een aantal grote kantoorgebouwen op Brugs grondgebied staan al enkele maanden leeg, onder meer het gebouw van het ministerie van Financiën in de Vincke Dujardinstraat na de verhuis naar het kamgebouw aan het station. Ook de WVI kondigde onlangs aan dat ze verhuizen naar een kleiner pand. Telewerk is de oorzaak van een lagere nood aan kantoorgebouwen.

Is er een actuele lijst voorhanden van de leegstaande kantoorgebouwen op Brugs grondgebied?

Is er een plan van aanpak om met die leegstaande gebouwen aan de slag te gaan? Ombouw naar sociale appartementsgebouwen bijvoorbeeld.

Antwoord 2596:

Leegstand kantoorgebouwen

Is er een actuele lijst?

Er is geen actuele lijst van leegstaande kantoorgebouwen op Brugs grondgebied. Er wordt een leegstandsregister bijgehouden van woningen, omdat dat wettelijk verplicht is. Voor kantoorgebouwen en andere gebouwen bestaat zo'n wettelijke verplichting niet.

Is er een plan van aanpak om met die leegstaande gebouwen aan de slag te gaan?

Er is geen plan van aanpak daarvoor. Elk gebouw is eigendom van iemand. Als het over kantoorgebouwen gaat, zijn die vaak eigendom van een vennootschap, bedrijf of overheid. Het is aan de eigenaar om initiatief te nemen om die al of niet terug in gebruik te nemen, te verhuren, te renoveren of op de markt te brengen voor verkoop.

Elke koper zal zijn plannen moeten aftoetsen met de dienst Omgevingsvergunningen als werken nodig zijn, bestemmingen gewijzigd moeten worden of als vervangende nieuwbouw op dezelfde plaats moet opgetrokken worden. Het Beleidsplan Ruimte Brugge zal richtinggevend zijn, eventuele bestaande RUP's (ruimtelijke uitvoeringsplannen), BPA's (bijzondere plannen van aanleg) of bestemmingsvoorschriften al of niet dwingend richting een bepaalde alternatieve invulling.

Vraag 2597: Raadslid An Braem (27 februari 2024)

Permanente interactieve tentoonstelling Natuurcentrum Beisbroek

Ik bezocht onlangs met mijn jongste zoon de permanente interactieve tentoonstelling in het Natuurcentrum in Beisbroek.

Het werd snel duidelijk dat deze tentoonstelling dringend aan een heleboel herstellingen toe is.

Het is heel jammer dat de tentoonstelling in deze staat bevindt want ze is heel leerrijk en interessant door de interactieve elementen. Maar net veel van deze elementen zijn defect. Schuifelementen komen niet tevoorschijn, sommige audiobestanden werken niet, sommige video's werken niet, meerdere lichtjes zijn defect.

- Is de Stad op de hoogte van deze defecten?
- Zal er een inventaris opgemaakt worden van wat moet hersteld worden?
- Tegen wanneer kunnen deze herstellingen uitgevoerd worden?

Antwoord 2597:

Permanente interactieve tentoonstelling Natuurcentrum Beisbroek

Er is nood aan vernieuwing en dit zal voorgesteld worden voor opname in de meerjarenplanning 2025-2030. De herstellingen worden optimaal uitgevoerd, maar er is een veroudering waar wij met een expo die ouder is dan 20 jaar niet meer van onderuit kunnen. Er zijn herstellingen die de stad zelf kan uitvoeren en die gebeuren dan ook zeer vlot. Daarnaast zijn er de herstellingen die meer specialisatie vragen. Die specialisatie zit bij het bedrijf die deze tentoonstelling heeft geïnstalleerd. Die communicatie liep jaren zeer vlot, maar het bedrijf is helaas opgedoekt, en zo dus ook de specialisatie om bepaalde herstellingen uit te voeren. Wij proberen deze problemen zoveel mogelijk op te vangen door onze vrijwilligers en medewerkers in te zetten in het onthaal als begeleiders voor de tentoonstellingsruimte. Hun expertise en kennis kan te allen tijde geraadpleegd worden en met plezier vertellen ze over alles wat er in het bos leeft.

Dit weerhoudt ons er niet van om de werking van het Natuurcentrum verder uit te bouwen. Dit blijkt in sterke mate uit de bezoekers- en deelnemerscijfers, die fors groeiden van 4.493 deelnemers en bezoekers in 2018 tot 16.661 in 2023. Bijna een verviervoudiging op zes jaar tijd.

Vraag 2598: Raadslid Janos Braem (27 februari 2024)

Verkeer Slachthuisstraat x R30 & fietsers Veemarktstraat

Iemand was op zaterdag 3 februari rond 11:45 getuige van een bijna-ongeval dat zeer zwaar had kunnen uitdraaien.

Een vrachtwagen met oplegger verlaat de Slachthuisstraat op Sint-Pieters richting R30 Sint-Pieterskaai. Daarbij moet hij vanuit de zijstraat komende voorrang verlenen. Op het moment dat de vrachtwagen het kruispunt nadert, komt langs de R30 uit twee richtingen een fietser aan.

De vrachtwagen heeft amper vertraagd, is het kruispunt opgereden en rechts opgedraaid. Beide fietsers hebben gelukkig tijdig het gevaar gezien en zijn gestopt. Het is dus gelukkig bij een bijna-ongeval gebleven, zonder veel erg.

Een dubbelrichtingsfietspad houdt risico's in ter hoogte van kruispunten en wordt om die reden als oplossing in het Vademeccum Fietsvoorzieningen afgeraden, zeker binnen bebouwde omgeving. Gezien de specifieke ruimtelijke situatie met een kanaal aan één zijde en de winkels aan de andere snap ik de keuze voor dergelijke oplossing in deze context. Maar dat neemt niet weg dat er over gewaakt moet worden de risico's maximaal te beperken.

De veiligheid op dit kruispunt is in principe de taak van het Vlaams gewest, als "hoogste" wegbeheerder. De stad zou naar aanleiding van dit voorval een briefje kunnen sturen en om onderzoek kunnen vragen of de situatie kunnen meenemen in de lopende studie voor het kaaidistrict. Maar dan schuiven we dit probleem zelf een beetje op de lange baan.

Als beheerder van de aanpalende straten kan stad Brugge immers direct zelf een duit in het zakje doen. Dat kan door er voor te zorgen dat uitgaand verkeer vanuit de kleinhandelszone rond de oude veemarkt maximaal naar veilige, lichtengeregelde kruispunten geleid wordt. In dit geval zou een routing van uitgaand verkeer naar de Veemarktstraat ter hoogte van Colruyt een verkeersveilige meerwaarde hebben. Op die plek staan al verkeerslichten om het kruisen van het dubbelrichtingsfietspad te beveiligen. Ook al is nog geen sprake van een echt conflictvrije regeling, het is voor fietsers langs de ring toch een veiliger situatie dan aan de Slachthuisstraat. Door deze maatregel kan vrachtverkeer vanaf de Slachthuisstraat ook makkelijker naar de Pathoekeweg gedirigeerd worden, waardoor het maximaal in de bedrijvzone blijft en een veilige aansluiting vindt op de expresweg via de Arthur Vierendeelweg. Zo houd je zelfs nog vrachtverkeer weg van de dicht bebouwde zones rond de Scheepsdalelaan en de Oostendse en Blankenbergse steenweg.

Dergelijke verbetering van de verkeersveiligheid kan door de stad zelf op korte termijn ingevoerd worden door de invoering van beperkt enkelrichtingsverkeer (fietsers in tegenrichting toegelaten) in de Slachthuisstraat met rijrichting weg van de ringweg.

Daarnaast is de situatie in de Veemarktstraat ook voor fietsers niet altijd even veilig. Als er fietsers van het winkelcomplex (met o.a. Colruyt, Lidl ...) de Veemarktstraat willen oprijden, hebben ze eerst een (niet zo vlak aangelegd) gescheiden fietspad. Maar een aantal meter voor de verkeerslichten worden de fietsers naar de Veemarktstraat geleid, waar ze terecht komen op de aanschuivende auto's. Dit leidt tot een onveilige verkeerssituatie.

Mijn vragen:

- Heeft de stad een enkelrichtingsverkeer in de Slachthuisstraat (van de R30 weg) al onderzocht? Is dit eventueel een te volgen piste?
- Is het mogelijk om het fietspad in de Veemarktstraat verder aan te pakken? Zodat dit iets veiliger kan?

Antwoord 2598:

Verkeer Slachthuisstraat x R30 & fietsers Veemarktstraat

De situatie op dit kruispunt en bij uitbreiding het dubbelrichtingsfietspad langsheen de Sint-Pieterskaai (R30) is ons gekend daar deze omstandig onderzocht werd in het kader van de mobiliteitsstudie van het Kaaidistrict die recent gefinaliseerd werd. Samen met o.m. de lokale politie en wegbeheerder Agentschap van Wegen en Verkeer (AWV) werden alle PV's bij de ongevallen die de laatste 5 jaar plaatsvonden onderzocht, zowel ter hoogte van de kruispunten als langsheen het dubbelrichtingsfietspad. Ook het kruispunt Sint-Pieterskaai x Slachthuisstraat werd zodoende onder de loep genomen.

Wij verwijzen voor meer info naar de goedgekeurde collegebesluiten:

- 2023_CBS_01117 - B-punt - Hoofdcoördinator - mobiliteitsstudie Kaaidistrict - terugkoppeling & verankering van de hoofdbeleidslijnen
- 2023_CBS_03536 - B-punt - Hoofdcoördinator - mobiliteitsstudie Kaaidistrict - goedkeuring (incl. roadmap)

Focussen wij vooreerst op de ongevalanalyse, dan citeren wij de ongevalanalyse gevat in de mobiliteitsstudie:

- Er werden **5 ongevallen met (brom)fietsers** op het kruispunt Sint-Pieterskaai (R30) x Slachthuisstraat en 1 ongeval op een andere (nabije maar vanuit een toerit) kruising van het **dubbelrichtingsfietspad**. Telkens was een lichtgewonde (brom)fietsers te betreuren die aangerezen werd door een afslaand voertuig. Dit bevestigt kortom de kwalijke reputatie van een dubbelrichtingsfietspad*. Wordt er ingezoomd op de ongevallenschema's, dan is wel de kanttekening te maken dat de specifieke context steeds wel verschilde met zowel fietsers meerijgend met de auto's als in (t.a.v. autoverkeer) tegenrichting rijdend alsook bij manoeuvres van voertuigen die links als rechts indraaien.
 - * zie o.m. artikel "Integrating Spatial and Temporal Approaches for Explaining Bicycle Crashes in High-Risk Areas in Antwerp" (Wang et al, 2019, Sustainability).
- Op te merken is dat de een omstandigere zoom op de ongevallen en de ongeval schema's leren dat de tol van deze ongevallen veel zwaarder kon zijn. Wat als een fietser elders - anders neerkomt ... dan was er zoals bij het naburige kruispunt Scheepsdalelaan x Leopold II-laan mogelijks zelfs een dode te betreuren geweest.
- Aanvullend werden ook **3 enkelvoudige ongevallen** geregistreerd alsook **2 ongevallen auto-auto** (kop-staart alsook bij manoeuvre) wat an sich ook te verwachten is op dit type wegen met dergelijke intensiteiten.

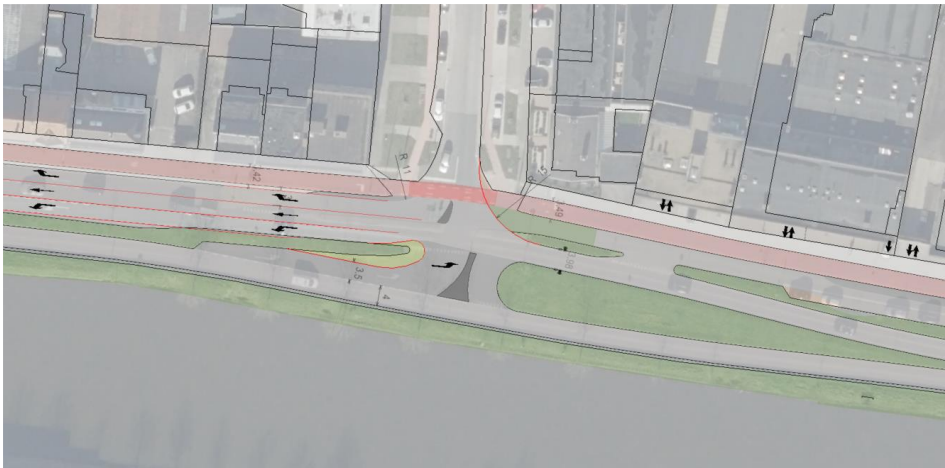
Aanvullend vond ook een observatie van het kruispunt plaats als werd ook in dialoog gegaan met het burger- en bedrijvenpanel Kaaidistrict. Hierbij werd niet enkel gewezen op de kwalijke reputatie van het dubbelrichtingsfietspad, maar werd ook gewezen op de complexiteit omwille van o.m. de aanwezigheid van een ventweg alsook een schuin indraaien van vrachtwagens (komende van de Scheepsdalebrug) waardoor de conflictpresentatie op fietsers gebrekig is en een dode hoek-situatie aanwezig is, cf. schets.



Vanuit deze analyse werd door studie bureau Vectris en onze projectcoördinator mobiliteit in dialoog met een ambtelijke werkgroep (stad Brugge, AWV, MOW, De Lijn, ...) en het burger- en bedrijvenpanel een voorstel uitgewerkt dat de ongevalsoorzaken wenst te remediëren. In concreto werd vertrokken vanuit volgende ontwerpprincipes:

- Een haaksere aansluiting van de linksafstrook op de R30 richting de Slachthuisstraat.
- Een behoud van het keerpunt voor wagens die op de R30 uit het Oosten komen.
- De ventweg van de R30 wordt op de R30 gebracht in nadering van het kruispunt:
 - Hierdoor dient een inrijdende chauffeur maar 1 i.p.v. 2 rijvakken te kruisen.
 - Hierdoor verdwijnt ook een sluiproute waarbij bestuurders de ventweg oneigenlijk gebruiken.
 - Hierdoor kan het kruispuntvlak Scheepsdalebrug vergroot worden, wat ook toelaat dat de bus komend uit de Slachthuisstraat (en de verkeersregelinstallatie activerend) vlotter op de linksaf naar de Scheepsdalebrug kan komen.
 - Hierdoor zal ook een bestuurder rijdend op de R30 komend van de Krakelebrug bij een rechtsafmanoeuvre een betere conflictpresentatie op het dubbelrichtingsfietspad krijgen.

Dit resulteerde in volgend concept dat – met succes – ter goedkeuring aan de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid wordt voorgelegd:



Het integrale PCV-dossier werd gevat in het collegebesluit 2023_CBS_03536.

Dat niet gekozen werd voor een oplossing met enkelrichting in de Slachthuisstraat (cf. uw suggestie) is niet enkel te verklaren door hoger onderzoek / de preferente oplossingsrichting, maar ook door een tweede onderzoek dat uitgevoerd werd in het kader van de mobiliteitsstudie Kaaidistrict: een modellering van het stadsmodel. Bij de uitwerking van de Conceptstudie die bovenal een ruimtelijke oefening was, rees immers de bekommernis of de verkeersdraagkracht van het Kaaidistrict en omliggende kruispunten / straten niet overschreden zou worden door de geplande ontwikkelingen. Daarom werd een dubbele kalibratie van het stadsmodel uitgevoerd:

- Enerzijds een kalibratie met het programma van de Conceptstudie waarbij voor de verschillende deelzones een programma werd toegewezen met also een specifieke verkeersgeneratie.
- Anderzijds een kalibratie met verkeerskundige ingrepen waarbij de Conceptstudie een concept voor de R30 als ovonde naar voor schoof.

De outcome was tweërlei:

- Enerzijds een confirmatie dat het programma en dus de stedenbouwkundige ambities bevestigd konden worden mits wel ingezet wordt op een duurzame modal shift (zou alsnog vastgehouden worden aan een klassieke modal split zou het spreekwoordelijke bad overlopen).
- Anderzijds een negatieve beoordeling op dat ovonde-concept, waarbij wel uitspraken werden gedaan naar andere optimalisaties.

Voor een omstandige analyse verwijzen wij naar de mobiliteitsstudie. Om een lang en zoals u leest ook zeer technisch verhaal kort te maken voor de Slachthuisstraat, bevestigde de verkeersmodellering dat deze straat vandaag (wij benadrukken dat dit een oordeel was naar doorstroming) goed functioneert en dat deze dus te behouden is. Samen met de (oostelijke) Sint-Pieterszuidstraat en de Veemarktstraat ontsluit deze (wat het Kaaidistrict omschrijft als) de Retail cluster. Vanuit verkeersveiligheid werd wel bepleit om dit verkeer preferentieel via de Veemarktstraat op de Sint-Pieterskaai te ontsluiten daar dit alzo in de verkeerslichten geschiedt. Vandaar keurde het college ook recent een verplichte rechtsuit op de V-Markt goed (2023_CBS_02820). Een verplichte lus en aldus een enkelrichtingsverkeer werd evenwel niet aanbevolen vanuit het verkeersmodel alsook o.m. gelet op de aanwezigheid van een aanvullend net-buslijn op de Slachthuisstraat – (oostelijke) Sint-Pieterszuidstraat (heen/terug).

Samengevat kunnen wij dan ook stellen dat de verkeersonveilige situatie (de kern van uw vraag) gekend én erkend is door zowel het stadsbestuur als door AWV doch dat vanuit een omstandige en meervoudig onderzoek een alternatieve oplossing uit de bus kwam waarmee wij de verkeersveiligheid zullen verhogen.

Tot slot, volledigheidshalve, het spreekt voor zich dat we ook de andere aanbevelingen naar verkeersveiligheid opvolgen. Zo zullen wij binnenkort alle retailzaken aanspreken om via kleine ingrepen – quick wins hun privatieve toerit dat het fietspad kruist extra te beveiligen. Wordt dus vervolgd.

Vraag 2599: Raadslid Sandrine De Crom (27 februari 2024)

Hangmatten stad Brugge

Vorige zomer doken overal in de Brugse parken prachtige hangmatten met het logo van stad Brugge op. Kunnen liefhebbers ook een dergelijke hangmat aankopen? Of misschien is het een idee een Brugse hangmat als prijs uit te reiken bij sportwedstrijden, aan de top 3 van de Brugse marathon bijvoorbeeld, bij de mannen en de vrouwen? Of cadeau gedaan aan een school die haar speelplaats onthardt?

Antwoord 2599:

Hangmatten stad Brugge

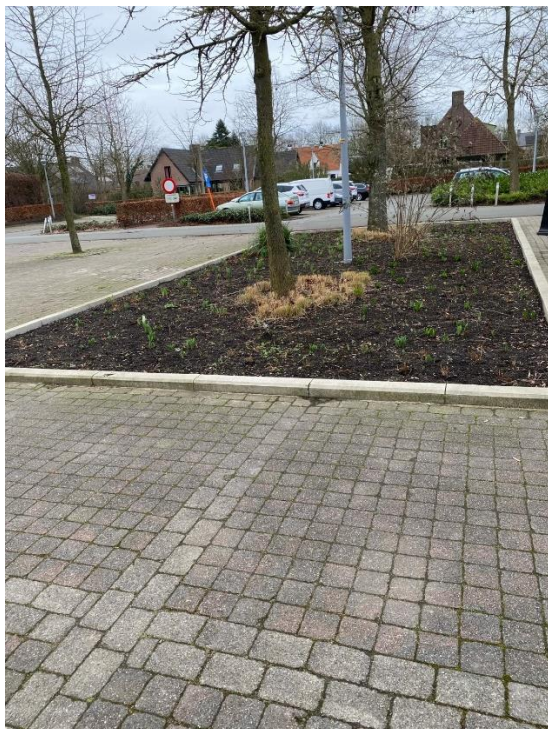
Deze hangmat was een eenmalig campagnemiddel voor de aankondiging van het autoluw gebied in de binnenstad. Alle hangmatten zijn gebruikt voor deze communicatieactie. Na de campagne (in weer en wind) waren ze niet meer in voldoende goede staat om verder te gebruiken. Het lijkt ons niet opportuun deze hangmat opnieuw aan te kopen als gadget, de dienst Communicatie & Citymarketing bouwt het aantal gadgets stelselmatig af.

Vraag 2600: Raadslid Karin Robert (15 februari 2024)

Aangelegd bloemenperk Male

Ik kreeg onderstaande vraag door van het bestuur van Male Waar Wij Wonen:

- Het bloemenperk met boordsteen (zie foto hieronder) voor OC Sconevelde werd aangelegd zonder inspraak van de bewoners, buurtwerking, gebruikers van het plein. Male Waar Wij Wonen is een parochiale vereniging die mensen samenbrengt via socio-culturele activiteiten. Deze vereniging organiseert elk jaar op het plein: een kerstmarkt, een jaarlijks aperitiefconcert, optreden, barbecue ,... Dit brengt steeds heel wat volk op de been.



De vraag is hier om dit bloemenperk op een andere plaats te heraanleggen. Dit zou kunnen naar aanleiding van het energetisch renoveren van het OC Sconevelde op de planning, het tweede deel van dit jaar 2024.

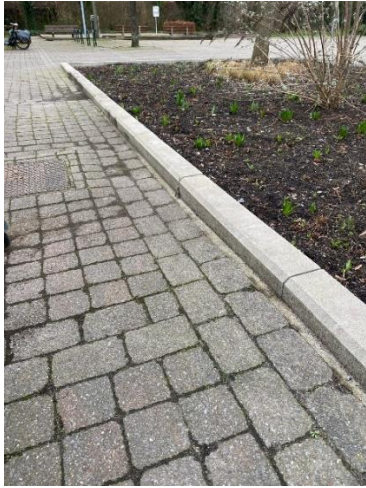
Redenen:

1. Onveiligheid: mensen vallen over de boordsteen tijdens de organisaties van Male Waar Wij Wonen maar ook op andere momenten. Het bloemenperk werd immers aangelegd dichtbij de ingang van OC Sconevelde. Heel wat oudere mensen komen langs in het OC. Er waren reeds enkele valpartijen over de boordstenen.
2. Het bloemenperk is soms een verzamelplaats van weggegooid afval.
3. De plaats van het bloemenperk is, gezien de organisatie van de bar dicht tegen OC Sconevelde tijdens de organisaties van Male Waar Wij Wonen hierboven vermeld, té dichtbij en maakt een aantal zaken onmogelijk: het plaatsen van een koelwagen bv. (zie foto hieronder).



Voorstellen en vragen:

- ° Kan contact opgenomen worden met dhr. Carlos Derock voor overleg? Dat zou enorm worden geapprecieerd gezien dhr. Derock voorzitter is van Male Waar Wij Wonen en deze vereniging elk jaar op het Peellaertplein de kerstmarkt organiseert alsook elk jaar tijdens Male Kermis, eind juni, een optreden, bar, aperitiefconcert, ...
- ° Kan rondom de bomen in het bloemenperk een groene zone, graszone, worden gemaakt, al dan niet met rooster rondom de boom, maar zonder boordsteen? Dan worden alvast valpartijen vermeden. (zie foto's hieronder).



° Kan het bloemenperk worden verplaatst naar de petanquebaan op het plein, nabij de bibliotheek? (zie foto hieronder).



De petanquebanen achter OC Sconevelde zouden immers worden verplaatst én herangelegd, dichtert tegen de Brierversweg aan, wegens uitbreiding terras van het OC.

Antwoord 2600:

Aangelegd bloemenperk Male

In het kader van het realiseren van een klimaatbestendig openbaar domein neemt de Stad Brugge tal van initiatieven om meer groen aan te planten en waar het kan te ontharden. Dit komt niet alleen de leefbaarheid ten goede, het laat ook toe dat meer regenwater kan infiltreren in de ondergrond. Bomen en groen varen hier wel bij en overbelasting van de regenwaterriool wordt preventief voorkomen. Bomen en groen zorgen op hun beurt voor verkoeling tijdens hete zomers.

Zo werd ook een kleiner gedeelte van het ruim verharde plein aan OC Sconevelde opgebroken en aangeplant. De dienst Openbaar Domein is zich bewust dat een verhard plein in een woonwijk tal van mogelijkheden biedt om zaken te organiseren. Initiatieven die zorgen voor ontmoeting en verbinden onder de mensen zijn en blijven essentieel. Daarom wordt door de dienst steeds een evenwicht tussen beide doelstellingen goed bewaakt.

De dienst Openbaar Domein ging ondertussen ter plaatse met de verantwoordelijke van Male Waar Wij Wonen en zijn technisch team om de noden en bezorgdheden te kennen. Er werd duidelijk afgestemd over de benodigde ruimte om tenten, podium, bar te voorzien tijdens de 'Malefeesten'. Er werd vastgesteld dat de huidige inrichting haalbaar blijft mits enkele kleine aanpassingen in de organisatie die vorig jaar al werden doorgevoerd. In geval van bijkomende ontharding rond de bomen zal zeker rekening gehouden worden met het aangeleverde grondplan. Zo nodig stemt de dienst nogmaals af met de organisatoren.

Het bloemperk lag er netjes bij en krijgt op geregelde tijdstippen een onderhoud. Tussen de onderhoudsbeurten door kunnen wij niet voorkomen dat afval tijdelijk blijft liggen. Ook burgers kunnen helpen als zwerfvuilverwilliger: <https://www.brugge.be/zwerfvuil-ruimen>. Of er is een mogelijkheid om te helpen als buurtbewoner om een plantperk te onderhouden via het project straattuinen: <https://www.brugge.be/straattuinen>. Het verwijderen van één petanqueplein om meer ruimte te hebben voor de tent van 20x10m kan een mogelijke oplossing zijn, daarrond is evenwel afstemming met de gebruikers nodig.