

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**25ste jaargang**

**nr. 7 – 25 februari 2020**

---

**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 1135: Raadslid Janos Braem (31/12/2019)**

### **Mobiliteit Sint-Andries**

- Het fietspad in de Leopold III-laan is niet goed afgescheiden van de baan. We krijgen meldingen binnen dat mensen daar even stilstaan om te bellen. Kan dit fietspad niet beter aangeduid worden?
- Is het een idee om de fietsenstallingen in het station onder te verdelen in zones, aangeduid met letters. Door de uitbreidingen in de fietsenparking wordt het moeilijker om een fiets te vinden. Dit lijkt ons een kleine moeite, maar wel een extra comfort voor de reiziger.
- We krijgen vragen rond vrij snel rijden in de Olympialaan. Zijn er hier eerder al meldingen van gedaan? Zo ja, is er effectief een snelheidsprobleem en wat kan er aan gedaan worden?
- De laatste tijd kregen we meer en meer vragen rond te snel rijdende spedelecs. Zijn er al maatregelen die kunnen genomen worden om snelheidsovertredingen bij spedelecs vast te stellen en te beboeten?

### **Antwoord 1135:**

#### **Mobiliteit Sint-Andries**

Vanuit de mobiliteitsdienst zijn we genegen om in te gaan op uw vraag tot extra signalisatie. Het is echter de bevoegdheid van de dienst Openbaar Domein om dit uit te voeren. We zullen de vraag overmaken aan deze dienst om dit verder uit te werken.

De fietsenstallingen van het station vallen onder de bevoegdheid van de NMBS. We hebben hen al een paar keer gevraagd om de stallingen duidelijker aan te duiden, maar zonder gevolg. Dit moet namelijk op een nationaal niveau bekeken worden. Dit voorjaar willen we starten met een fietsparkeersysteem in de ondergrondse fietsenparkings van 't Zand om het gebruiksgemak voor de fietsers te verhogen. Eén van de doelstellingen van dit proefproject heeft ook als bedoeling om aan de NMBS te tonen dat dergelijke systemen werken en nuttig zijn.

Vraag 3 en 4 vallen onder de bevoegdheid van de politie. Van zodra we hierop een antwoord ontvangen, brengen wij u op de hoogte.

### **Aansluitend antwoord 1135:**

## **Mobiliteit in Sint-Andries**

Aansluitend op ons antwoord van 17 februari 2020 hierbij nog de ontbrekende informatie.

Tot op heden bereikten ons nog geen meldingen over overdreven snelheid in de Olympialaan. De weginrichting en de beperkte lengte van de straat laten volgens ons ook niet veel ruimte om hier de snelheidsbeperking van 50 km/uur flagrant te overtreden. Teneinde een objectief beeld te verkrijgen over de gevoerde snelheden in deze straat zal een snelheidsprocedure worden opgestart door plaatsing van een anoniem telapparaat. Afhankelijk van de verkregen data kunnen navolgende fases (preventief snelheidsbord en repressieve controles) worden opgestart.

De maximum toegelaten snelheid van de speed pedelecs is beperkt tot 45 km/uur. Deze fietsen zijn eveneens uitgerust met een nummerplaat en het is dus perfect mogelijk dat ook deze voertuigen het voorwerp uitmaken van een snelheidsovertreding, moest dit voorvallen. Tot op heden werd er echter nog geen enkele speed pedelec 'geflitst' op ons grondgebied, voornamelijk omdat deze voertuigen slechts uitzonderlijk binnen een zone 30 een snelheidsinbreuk kunnen begaan. Deze voertuigen zijn dus, niettegenstaande ze het uitzicht hebben van een fiets en worden gelijkgesteld met een bromfiets klasse B wat betreft hun plaats op de rijbaan, ook verplicht zich aan de vigerende snelheidsbeperkingen te houden en kunnen daarop ook geverbaliseerd worden.

### **Vraag 1143: Raadslid Jos Demarest (14/01/2020)**

#### **Luchtkwaliteit in de stad**

Welke data heeft de stad op vandaag over de luchtkwaliteit in de stad?  
Zijn deze data toegankelijk voor de inwoners?  
Wat doet de stad met deze data?

Wat heeft het experiment met de 'smartspots' als resultaat opgeleverd ?  
Wordt dit experiment verlengd, bestendig, afgevoerd? En indien afgevoerd hoe, waar en met welke frequentie zullen dan verder metingen gebeuren ?

Hoeveel maal werd de meetfiets in 2019 ingezet om metingen te doen?  
Was dit op vraag van bewoners?  
Omwille van klachten in een bepaalde omgeving?  
Op initiatief van de dienst?  
Hoeveel verschillende plaatsen werden 'besnuffeld'?

Welke initiatieven neemt de stad om de luchtkwaliteit verder te verbeteren en hierover te sensibiliseren ?

Neemt de stad initiatieven om de luchtkwaliteit in woningen, kantoren en dergelijke te monitoren, hierover te sensibiliseren en te verbeteren? Wordt dit kwaliteitsaspect meegenomen bij nieuwbouw en renovatie van de eigen stadsgebouwen?

### **Antwoord 1143:**

#### **Luchtkwaliteit in de stad**

##### **Vraag 1)**

- **Welke data heeft de stad op vandaag over de luchtkwaliteit in de stad?**
- **Zijn deze data toegankelijk voor de inwoners?**
- **Wat doet de stad met deze data?**

De luchtkwaliteit wordt consequent en grondig opgevolgd door het stadslabo van de stad. De stad Brugge beschikt over meetgegevens betreffende de luchtkwaliteit i.v.m. fijn stof PM10, PM2,5 en PM 1,0. Er wordt op vaste meetplaatsen en gedurende een langere meetperiode (1 jaar) gemeten, in functie van de toetsing met de Europese normen (verplicht) en WHO normen (richtwaarde).

Er wordt continue gemeten met twee vaste gevalideerde meettoestellen voor fijn stof PM10, PM2,5 en PM1,0. Met de meetfiets worden er ogenblikkelijke metingen uitgevoerd op straatniveau.

Wat recente data betreft van de continue metingen:

Er werden fijn stofmetingen uitgevoerd met de vaste meettoestellen op locaties in de Sint-Jorisstraat, op het Stationsplein en in de Stijn Streuvelstraat. Deze data staan als open data (daggemiddelde waarden) 'Open data milieu en natuur' op de website van stad Brugge (<https://www.brugge.be/open-data-milieu-natuur>).

Op dit ogenblik staat er één vast meettoestel opgesteld in Zeebrugge en één meettoestel in Zwankendamme. Alle meetresultaten voldoen aan de Europese normen.

De vroegere fijnstofmetingen PM10, PM 2,5 en PM 1,0 werden voor de periode 2008 tot 2017 geëvalueerd en gerapporteerd aan het college van burgemeester en schepenen in zitting van 4/12/2017.

Naast de vaste meettoestellen wordt ook gebruik gemaakt van de mobiele meetfiets. Afhankelijk van het verkeer en andere bronnen, kan de luchtkwaliteit in de stad sterk variëren. Daarom is het belangrijk om hot spots vast te leggen op basis van mobiele fijn stof metingen met de meetfiets. Op die manier wordt er een kaart bekomen met ogenblikkelijke fijn stof meetwaarden PM10, PM 2,5 en PM1,0 en ultra fijn stof (deeltjes met een grootte tussen 0,02µm en 1µm) gekoppeld aan een GPS locatie en kwaliteitsbeoordeling.

Deze data van de meetfiets voor de periode 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, en 2018 staan als open data (ogenblikkelijke meetwaarden voor PM10, PM 2,5, PM1,0 en ultra fijn stof in functie van GPS locaties en meetdata) op de website van de stad Brugge (zie webadres hierboven). Alle fietsroutekaarten met kwaliteitsindex voor PM10, PM2,5, PM1,0 en ultra fijn stof zijn ter beschikking in het labo.

Deze data worden gebruikt in functie van klachtenonderzoek en als adviserend middel voor het beleid ('meten is weten').

### **Vraag 2:**

- **Wat heeft het experiment met de 'smartspots' als resultaat opgeleverd ?**
- **Wordt dit experiment verlengd, bestendig, afgevoerd?**
- **En indien afgevoerd hoe, waar en met welke frequentie zullen dan verder metingen gebeuren ?**

Het project met de sensoren van de firma HOPU in de binnenstad is nog in uitvoering en is wat vertraagd om reden van problemen met de connectie van de sensoren (GPRS connectie) voor het doorsturen van de data naar het platform. Momenteel is er een sensor in werking voor de binnenstad aan de Lange Rei. De andere sensoren moeten terug worden geplaatst op locaties waar er wel connectie is. Dit zal binnenkort gebeuren.

Het project met de sensoren van de firma Qweriu in Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege en Dudzele is in uitvoering en moet nog worden geëvalueerd.

De resultaten van beide types sensoren worden vergeleken met gevalideerde meettoestellen ter controle van de juistheid van de meetresultaten. Deze vergelijking is nog lopende.

### **Vraag 3:**

- **Hoeveel maal werd de meetfiets in 2019 ingezet om metingen te doen?**
- **Was dit op vraag van bewoners?**
- **Omwille van klachten in een bepaalde omgeving?**
- **Op initiatief van de dienst?**
- **Hoeveel verschillende plaatsen werden 'besnuffeld'?**

De meetfiets werd in 2019, 24 keer ingezet. Dit gebeurde op vraag van de dienst Mobiliteit, ter opvolging van het project HANDSHAKE, met name de fietstunnel aan het station Koning Albertlaan

en de omgeving rotonde. Dit gebeurde ook eenmaal in functie van een klacht rond verkeershinder in de Hendrik Consciencelaan en omgeving.

**Vraag 4:**

- **Neemt de stad initiatieven om de luchtkwaliteit in woningen, kantoren en dergelijke te monitoren, hierover te sensibiliseren en te verbeteren?**

Op deze vraag werd bijkomende informatie opgevraagd aan de woondienst.

- **Wordt dit kwaliteitsaspect meegenomen bij nieuwbouw en renovatie van de eigen stadsgebouwen?**

De wettelijke ventilatienormen worden steeds toegepast in de bouwprojecten van de stad. Dit wordt geregeld via de technische installaties zodat deze steeds conform de epb-regelgeving en de vastgelegde ventilatievereisten zijn.

Van zodra we het antwoord ontvangen van de woondienst, brengen wij u op de hoogte.

**Vraag 1144: Raadslid Jasper Pillen (27/01/2020)**

**Fietskluizen en parkeerdruk Louis de Potterstraat – Paul Devauxstraat – Leon De Foerestraat**

In de bovengenoemde straten is er bij de buurtbewoners grote vraag naar fietskluizen, verschillende burens klagen ook de hoge parkeerdruk.

1. Inzake de fietskluizen: 1. Zijn hierover al bevestigingen gedaan?
2. Is er een wachtlijst voor het gebruiken van de nu al aanwezige fietskluizen?
3. Kan er extra capaciteit aangebracht worden? In een antwoord uit 2018 werd er gemeld dat er niet meteen plaats is voor extra capaciteit, wat op zich vreemd is gelet op de ruimtelijke situatie in de wijk (lees: er is voldoende plaats).

2. Inzake het genoemde parkeertekort aan. 1. Zijn hierover al cijfers? In een antwoord uit 2018 inzake de Luis de Potterstraat werd een meting aangekondigd. Wat zijn de resultaten? Worden er acties ondernomen?

**Antwoord 1144:**

**Fietskluizen en parkeerdruk Louis de Potterstraat – Paul Devauxstraat –Leon De Foerestraat**

In 2015 werd een eerste lichte van 52 fietstrommels geplaatst op het grondgebied van Brugge, goed voor het stallen van +/- 250 fietsen. De vraag van de bewoners naar droge en veilige fietsparkeerplaatsen bleef aanhouden. In 2017 werden 25 extra fietstrommels toegevoegd waarbij +/-150 fietsen een extra fietsparkeerplaats kregen. De vraag naar fietstrommels blijft nog steeds ongewijzigd. Dit succes is mede te danken aan de doorbraak van de elektrische fiets en het feit dat de Bruggeling steeds meer de fietsreflex maakt. Een fietstrommel biedt een ideale oplossing voor kleinere huizen zonder garage.

Gedurende het volledige voorjaar van 2019 werden de aanvragen vanaf 2017 verwerkt. Begin 2018 is er een oproep in het stadsmagazine geweest waarbij burgers konden aangeven waar ze een extra fietstrommel wensten. De dienst mobiliteit verwerkte in totaal 112 aanvragen voor 112 locaties. In een eerste onderzoek werden deze aanvragen aan de volgende criteria getoetst:

- Is de aanvrager nog woonachtig op de locatie (voor aanvragen voor 2019)?
- Is de aanvrager overleden?
- Is de aanvrager verhuisd?
- Zijn er meerdere aanvragen voor eenzelfde locatie gebeurd?

Na dit eerste onderzoek bleven 89 unieke locaties over. In een tweede onderzoek werden de locaties door de dienst mobiliteit en de dienst eigendommen op de volgende criteria onderzocht:

- Heeft de aanvrager voldoende private grond?
- Heeft de aanvrager toegang tot een tuin via een aparte toegang/weg?
- Beschikt de aanvrager over een garage
- Is de aanvrager een bedrijf/vzw?

Na dit tweede onderzoek bleven 44 unieke locaties over. Deze 44 locaties kregen in oktober 2019 een plaatsbezoek. De verslagen van deze bezoeken werden met de verschillende stadsdiensten voor advies afgestemd. Na het bekomen van het advies bleven 25 unieke locaties over. Deze locaties werden aan het college van burgemeester en schepenen op 10 februari 2020 ter goedkeuring voorgelegd en goedgekeurd. Elke aanvrager wordt vervolgens gecontacteerd met het resultaat of zijn/haar locatie al dan niet werd goedgekeurd. Wie recht heeft op een plaats in de fietstrommel is afhankelijk van de volgorde van de wachtlijst. Dit verloopt volgens het principe first come, first served.

De straten Louis de Potterstraat en de Paul Devauxstraat werden als gunstige locaties beoordeeld. Aangezien de Leon de Foerestraat aansluit op de Louis de Potterstraat, kunnen de aanvragers van de Leon de Foerestraat ook terecht in de fietstrommels van de Louis de Potterstraat. Een overzicht van welke bovenvermelde straten fietstrommels krijgen:

- Louis de Potterstraat: 2 fietstrommels van 4 fietsparkeerplaatsen
- Paul Devauxstraat: 1 fietstrommel voor 4 fietsparkeerplaatsen

Deze twee straten krijgen in totaal 3 fietstrommels. Momenteel worden alle aanvragers op de hoogte gebracht of hun aanvraag een gunstig of ongunstig gevolg krijgt. Voor de effectieve plaatsing van de trommels wordt momenteel een aanbestedingsprocedure uitgeschreven. Wanneer de fietstrommels geplaatst zijn, krijgen bewoners op de wachtlijst de eerste keuze.

De dienst mobiliteit heeft bijkomend voor deze drie straten de parkeergegevens onderzocht. Op dinsdagochtend, dinsdagavond en een zaterdagavond werden de parkeerplaatsen en de bezetting hiervan geteld. De resultaten van deze telling vindt u hieronder. De percentages in de tabel geven aan hoeveel % van alle parkeerplaatsen in de straat bezet zijn.

	Bezetting		
	Dinsdagochtend	Dinsdagavond	Zaterdagavond
Louis de Potterstraat	48 %	57 %	52 %
Paul Devauxstraat	28 %	42 %	48 %
Leon de Foerestraat	27 %	13 %	17 %

Deze gegevens kunnen als zeer normaal beschouwd worden en vormen geen probleem op het gebied van parkeerdruk. Vanaf 85% is er sprake van een probleem, vanaf 70% wordt de situatie opgevolgd. Daar bovenstaande parkeerdrukmeting normaal is wordt er geen verder gevolg aan gegeven.

### **Vraag 1145: Raadslid Olivier Strubbe (28/01/2020)**

#### **Meldpunt opvolging**

Geregeld maak ik gebruik van het Meldpunt van Stad Brugge.

Langs deze weg kunnen er heel wat kleine en grotere problemen aangepakt worden.

Persoonlijk heb ik alleen maar positieve ervaringen omtrent de afhandelingen van mijn meldingen. Toch zou ik nog een stapje verder willen gaan bij het opvolgen.

### **Overzicht gedane meldingen:**

Gezien de veelvuldige meldingen die ik in het verleden heb gemaakt is het niet echt overzichtelijk om in mijn geschiedenis een deftig overzicht terug te vinden.

Het is mogelijk om de meldingen terug te vinden, toch de titel en de status ervan.

Echter weet ik niet altijd wat er in die melding nog stond aan de hand van een titel.

Is het niet mogelijk om de gedane meldingen volledig terug te vinden met zowel datum, de volledige melding zelf, het antwoord van de diensten en het status in 1 overzicht.

### **Doorverwijzingen naar Externe partners**

Het kan al eens gebeuren dat een melding niet door de stadsdiensten kan/mag opgelost worden, maar voor een externe partner verder dient bekeken te worden.

Meestal worden deze meldingen door de diensten doorgestuurd met de contactgegevens van de melder erbij, ook de melder ontvangt dan een antwoord met de contactgegevens van welke externe dienst zicht zal ontfermen over zijn/haar melding.

Onlangs kreeg ik echter op een melding gewoon het antwoord dat dit niet onder de bevoegdheid van de stad Brugge viel, maar eigenlijk voor de provincie moet zijn....zonder meer! Het zou voor elke melder toch aangenaam zijn mocht het niet doorgestuurd worden door de ombudsdienst, dat de melder toch ergens contact gegevens ontvangt van de juiste externe partner, dit is iets klantvriendelijker.

Tenslotte zijn de melders veelal de ogen op het terrein, die kleine en grote problemen aangeven. Door de meldingen kan er soms veel erger voorkomen worden en kan er iets sneller geschakeld worden door de stadsdiensten, dit levert dus tijd op en spaart geld uit voor de stad.

Bij deze wil ik dan ook zowel de melders bedanken voor hun toewijding als de medewerkers van het meldpunt!

### **Antwoord 1145:**

#### **Meldpunt opvolging**

We hebben de vraag voor het aanbieden van een uitgebreider overzicht van de gedane meldingen (met o.a. de inhoud en het ontvangen antwoord) voorgelegd aan de Informaticedienst. Momenteel is deze functionaliteit nog niet voorzien in de huidige website. We vinden dit zeker een waardevolle suggestie en zullen met de Informaticedienst verder bekijken of we dit nog kunnen laten inbouwen in de huidige website.

Wat de melding naar een externe partner betreft, waarbij geen contactgegevens worden meegegeven: hierover kunnen we vrij kort zijn. Dit is niet volgens de interne werkafspraken die we binnen de stad voorop stellen. Als coördinator van het Meldpunt zet de cluster Klant in op een vlotte verwerking en dispatching van meldingen d.m.v. het bewaken van de behandelingstermijnen. Daarnaast zet de cluster Klant ook steeds meer in op de kwaliteit van de antwoorden, onder meer door steekproeven van uitgestuurde antwoorden uit te voeren, om zo de kwaliteit van de dienstverlening te bewaken. Bemerkt dat het de diensten zelf zijn die eindverantwoordelijkheid dragen voor het respecteren van de termijn en de kwaliteit van elk antwoord. Indien u ons een referentienummer van de specifieke melding kunt doorgeven, kunnen we onderzoeken wat er in dit precieze geval fout is gelopen.

Het bedanken van de melders is trouwens een zeer goed idee: we denken eraan om via het stadsmagazine de melders te bedanken en op die manier het Meldpunt nog eens onder de aandacht te brengen van burgers die er nog niet vertrouwd mee zijn. Ook denken we eraan om een bedanking op te nemen in het antwoord dat melders standaard ontvangen. We stellen het zeker op prijs dat mensen de moeite doen om een melding door te geven, want mede hierdoor kunnen we als stad onze dienstverlening en werking blijven verbeteren.

## **Vraag 1146: Raadslid Janos Braem (3/02/2020)**

### **Vervuilde grond Tijdokstraat?**

"Momenteel wordt er gebouwd op de hoek van de Tijdokstraat / Vismijnstraat / Noordhinderstraat. We kregen te horen dat er hier vroeger nog afval in gestort geweest werd. Werd er naar aanleiding van deze bouw een bodemattest afgeleverd en wat was het resultaat hiervan? Is er hier sprake van verontreinigde grond?"

Hieronder de gegevens die ik vond van het perceel op geopunt.

Afdeling: BRUGGE 12 AFD

Sectie: P

Perceel: 0100/00R017

CaPaKey: 31812P0100/00R017"

### **Antwoord 1146:**

#### **Vervuilde grond Tijdokstraat**

Op het terrein waren in het verleden bij voormalige activiteiten verschillende opslagtanks aanwezig. Ten gevolge van deze voormalige activiteiten werd een verontreiniging met minerale olie vastgesteld in het vaste deel van de aarde en het grondwater. Er werd een oriënterend bodemonderzoek en een beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd waarna de conclusie was dat er voor de verontreiniging in het grondwater een ernstige bedreiging aanwezig is ten gevolge van een drijfslag. Het terrein wordt dan ook gesaneerd. De geplande bodemsaneringswerken hebben als doel de kwaliteit van het watersysteem te verbeteren. De oorzaak van de verontreiniging is dus niet het storten van afval.

## **Vraag 1147: Raadslid Annick Lambrecht (3/02/2020)**

### **Tweerichtingsfietspaden in Brugge**

Er zijn de laatste jaren heel wat stappen gezet om Vlaanderen en Brugge verkeersveiliger te maken, met minder ongevallen en verkeersdoden tot gevolg. Wat de veiligheid van fietsers betreft, zien we echter een omgekeerde trend, met meer letselongevallen en fietsdoden.

Recent onderzoek van de Universiteit Gent leert ons dat fietspaden waarop men in twee richtingen mag fietsen vaker tot gevaarlijke situaties leiden. Bij het oversteken of afslaan zijn automobilisten geneigd enkel te controleren of er fietsers komen uit de rijrichting van de andere wagens. Op een tweerichtingsfietspad gebeuren 50 procent meer ongevallen dan op fietspaden waar fietsers maar in één richting mogen rijden. Mobiel Vlaanderen waarschuwde in 2011 al dat dergelijke fietspaden gevaarlijk zijn en adviseerde toen om die zo veel mogelijk te vermijden. Toch werden er nog altijd volop nieuwe tweerichtingsfietspaden aangelegd over heel Vlaanderen. Er zijn gemeenten die in bijna elke straat voor een dubbelrichtingsfietspad kiezen, aldus Fietsberaad Vlaanderen.

Hoe is het in Brugge?

1. Hoeveel tweerichtingsfietspaden zijn er in Brugge op

- a) gemeentewegen
- b) Vlaamse wegen
- c) provinciewegen

2. Worden er tweerichtingsfietspaden in de toekomst weggenomen en veiliger heringericht? Zo ja, waar en hoeveel?
3. Worden er nog nieuwe tweerichtingsfietspaden voorzien? Zo ja, waar en hoeveel?
4. Hoeveel ongevallen gebeurden er op tweerichtingsfietspaden met fietsers de laatste 5 jaar? Graag een gedetailleerd overzicht per categorie (lichtgewond, zwaargewond, met dodelijke afloop).
5. Neemt het stadsbestuur conclusies uit bovenvermeld onderzoek mee in haar fietsbeleid?

## **Antwoord 1147:**

### **Tweerichtingsfietspaden in Brugge**

Het onderzoek is ons niet nieuw. Reeds in 2019 kaartte u deze studie aan in uw schriftelijke vraag "fietsongevallen Brugge" waarop het stadsbestuur reeds een omstandige analyse neerpende waar we naar willen refereren. Samenvattend kunnen we stellen dat de resultaten in lijn liggen van eigen onderzoek en onderzoek van de Vlaamse overheid inzake o.m. de aanpak van zwarte punten en de analyse van ongevallen i.k.v. de SAVE 2.0-methode. Het UGent-onderzoek toont bovenal dat er een veelvoud aan risico-factoren bestaat wat bovenal illustreert dat een catch all-mirakel-oplossing niet bestaat en dat bovenal een oplossing op maat van de specifieke context – in casu onderzoek stad(centrum) Antwerpen – dient te gebeuren.

Tweerichtingsfietspaden mogen in deze dan ook niet categoriek afgeschreven worden. Mits het bewaken van de nodige (harde) randvoorwaarden kunnen deze nog een oplossing bieden. De randvoorwaarde is zo dat potentiële kruisingen met gemotoriseerd verkeer minimaal moeten zijn en bij voorkeur ongelijkvloers ingericht moeten zijn, dan wel dat een optimale conflictpresentatie mogelijk is. Dit zal o.m. het geval zijn op de fietssnelwegen die het stadsbestuur i.s.m. de provincie en de Vlaamse overheid ambieert. Het gaat zoals bij de F31 (Brugge – Zeebrugge) immers over lange trajecten waar op tal van segmenten gekozen is voor een afzonderlijk tweerichtingsfietspad waarbij kruisingen minimaal zijn en steeds een specifieke ontwerp-opgave vormen (cfr. goedgekeurde visienota uit 2017). Ook binnen de update van het Masterplan Fiets voor de Zeehaven en Omgeving en de startnota F34 (kustfietssnelweg Oostende – Zeebrugge) werd vanuit eenzelfde logica ook vaak geopteerd om alsnog in tweerichtingsfietspaden te voorzien.

Maar het klopt wel, cfr. onderzoek UGent, dat in een stedelijke context met kortere segmenten en aldus een hogere densiteit van potentiële conflictpunten gestreefd dient te worden om tweerichtingsfietspaden eerder niet dan wel te realiseren.

Het dubbelrichtingsfietspad langs de Torhoutse Steenweg is illustratief voor de pijnpunten die de studie UGent blootlegde en zou anno 2020 niet meer zo gerealiseerd worden.

Vanuit hogere genuanceerde visie bepleiten we dan ook dat casus per casus een afweging wordt gedaan. In concreto trad het stadsbestuur Brugge zo in 2019 (PCV-dossier Blankenbergse Steenweg) de visie van AWV bij om het bestaande asymmetrisch gesitueerde dubbelrichtingsfietspad in de bebouwde omgeving van Sint-Pieters om te vormen tot een symmetrisch liggend enkelrichtingsfietspad (waarbij buiten bebouwde kom wel nog een dubbelrichtingsfietspad werd weerhouden, weliswaar met een – toekomstige – conflictvrij groenfase-regeling aan de verkeerslichten op de Kolvestraat).

Met behulp van een kaartje met daarop de fietspaden met dubbele rijrichting werden de bij de politie geregistreerde fietsongevallen met lichamelijk letsel geselecteerd van 2015 tot heden. De bijlage bevat enkele overzichten van deze ongevallen per jaar, per type ongeval en per straat (top 15).

Als aanvulling is er een kaartje met daarop de locatie van de ongevallen.



De ontbrekende informatie van openbaar domein wordt u nagestuurd van zodra wij dit ontvangen.

### Fietsongevallen (lichamelijk letsel) op dubbelrichting fietspad

gekwetste fietser 1

Type ongeval	doden	zwaar-gewond	licht-gewond	Totaal
2015		9	31	40
2016	1	4	38	43
2017		1	40	41
2018		5	32	37
2019		1	25	26
2020			3	3
<b>Totaal</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>169</b>	<b>190</b>

gekwetste fietser 1

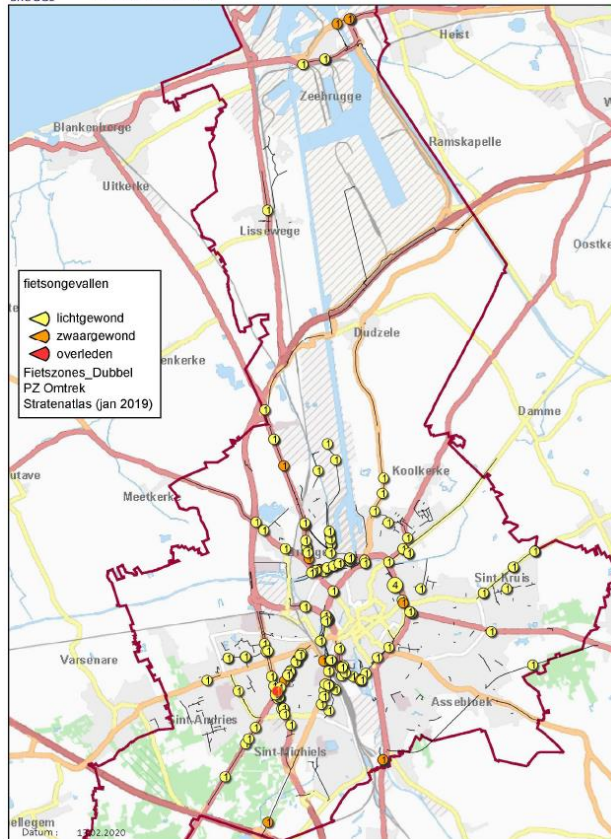
Straten	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
<b>Top 15</b>							
Torhoutse Steenweg	4	6	8	3	3	1	25
Sint-Pieterskaai	3	4	3	2	1	1	14
Blankenbergse Steenweg	4	2	2	1	1		10
Pathoekeweg	1	3	1	1	2		8
Zandstraat	2	1		1	3		7
Moerkerkse Steenweg	1	3	2				6
Isabellalaan		1	2	1		1	5
Hoefijzerlaan	2	1	1	1			5
Kruisvest		3		1	1		5
Buiten Begijnenvest	1		1	2	1		5
Maalse Steenweg			1	2	2		5
Bargeweg	2			1	2		5
Kustlaan		3		1			4
Joseph Wautersstraat	1		3				4
Bevrijdingslaan	2		1	1			4
Koning Albert I-laan	2	1		1			4
<b>Totaal</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>116</b>

gekwetste fietser 1

Wegeigenaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Gewest	32	27	29	25	18	3	134
Stad	8	16	12	12	8		56
<b>Totaal</b>	<b>40</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>26</b>	<b>3</b>	<b>190</b>



### Fietsongevallen op fietspaden met dubbele richting (2015 - 2020)



## Vraag 1148: Raadslid Karel Scherpereel (5/02/2020)

### Tegoeden op sportshopkaart

De sportshopkaart is een initiatief van de Sportdienst Brugge. Met die beurtenkaart kon je deelnemen aan verschillende sport- en bewegingsactiviteiten. Op 20 december 2019 stopte het systeem van Sportshoppen en konden geen kaarten meer aangekocht worden.

Een dame kocht twee kaarten waar momenteel nog een tegoed op staat van 28 euro. Volgens haar zijn de kaarten onbeperkt geldig en staat dit ook zo vermeld op de kaart. Vorige week wou ze die kaarten gebruiken en kon dat niet meer. Ze werd daarvan op geen enkel manier in kennis gesteld en heeft dat ook niet zien passeren via officiële communicatie. Nochtans waren haar mailadres bij de diensten bekend. Na een telefoontje met de Sportdienst werd tevens gemeld dat het bedrag niet terugbetaald kon worden.

Is er een mogelijkheid om alsnog dat bedrag terug te storten naar de personen die nog in bezit zijn van zo'n sportshopkaart (Dit gaat trouwens ook niet over zo'n groot bedrag)?

Via welke kanalen werden de houders van een sportshopkaart op de hoogte gebracht dat men met die kaart(en) in 2020 niets meer kon aanvragen?

## **Antwoord 1148:**

### **Tegoeden op sportshopkaart**

Het aanbod sportshoppen werd inderdaad op 20 december 2019 definitief stopgezet. In de opstart van het nieuwe seizoen eind augustus werd aangegeven (in alle communicatie: website, flyer, ...) dat het seizoen tot 20 december liep. Midden november werden de verkooppunten geïnformeerd dat er geen nieuwe kaarten meer konden verkocht worden omwille van het aflopende aanbod. Er was een uitdoofperiode van vijf weken.

Een belangrijke nuance bij deze stopzetting is dat veel van de lessen in het sportshopaanbod nog doorgaan, maar dan aan de reguliere tarieven, o.a. in Lago Olympia, Sportinnovatiecampus, Sport Vlaanderen. Daar valt dus enkel de tussenkomst van de stad (voordeeltarief voor wie een sportshopkaart kocht) weg.

Naast de verkooppunten werd vanaf november ook via volgende kanalen het einde van sportshoppen gecommuniceerd:

- Facebookgroep waar tientallen deelnemers zich op aansloten om praktische info over het aanbod uit te wisselen.
- Direct mailing naar iedereen die de voorbije jaren een kaart aankocht (en toestemde om zijn/haar mailadres te gebruiken voor communicatie over sportshoppen cfr. GDPR).
- Mondeling: alle externe aanbieders en lesgevers in het bestaande aanbod werden gecontacteerd met de nadrukkelijke vraag om de deelnemers attent te maken op het aflopende aanbod en de raad om de bestaande beurtenkaart op te gebruiken.
- Via een persbericht begin november, waarin ook de opvolger Sport in je buurt (in 6 deelgemeenten met beperkt regulier aanbod) aangekondigd werd, o.a. opgenomen in Krant van West-Vlaanderen d.d. 12/11/19.

Op plaatsen waar door Sportshoppen een 'groepje' ontstond dat op eigen initiatief verder wilde met een privé-lesgever, werd op maat gewerkt. De sportinfrastructuur werd voorlopig vrijgehouden en de groepsleden (of de trekker van de groep) kregen alle info over hoe ze zelf verder kunnen (reserveren infrastructuur en lesgever). Onder meer de zwemles overdag in Jan Guilini wordt op die manier verder gezet door de deelnemers.

Voor de resterende beurtenkaarten werden de deelnemers aangemaand om ze zoveel mogelijk op te gebruiken. De onbeperkte geldigheid van de kaart sloeg op het feit dat de kaart kon overgedragen worden naar een volgend seizoen. Bij het einde van het aanbod komt ze uiteraard te vervallen. Tijdens de uitdoofperiode werd uitzonderlijk toegestaan (de sportshopkaart is normaliter persoonlijk) dat bestaande deelnemers voor de laatste weken op één kaart de resterende beurten afwerkten. Bij overmacht (bvb. deelnemers die in die periode niet konden sporten door ziekte of blessure) werd gedurende de uitdoofperiode en op vertoon van een bewijsstuk, het resterende bedrag terugbetaald.

## **Vraag 1149: Raadslid Janos Braem (5/02/2020)**

### **parkeerretributies op grens Assebroek/Sint-Kruis**

Ik vang berichten op van inwoners die in de blauwe zone wonen op de grens Sint-Kruis / Assebroek, meer bepaald in de Leeuwerikstraat, onterechte parkeerretributies uitgeschreven krijgen. De wagens staan telkens geparkeerd in de Leeuwerikstraat, in de blauwe zone, waarvoor de eigenaars van de wagens een parkeervergunning hebben om te parkeren voor hun deur en, overeenkomstig de gemeente, op grondgebied Asseroek of Sint-Kruis, de Leeuwerikstraat immers opgedeeld.

Dit is reeds herhaaldelijk gebeurd (voorgekomen?), twee jaar geleden en nu sinds enkele maanden vreemd genoeg terug. Telkens moeten de getroffen bewoners de parkeerwinkel aanspreken en de boete laten annuleren.

- Zijn er problemen met de database van parkeervergunningen bij Apcoa parking? (Is er ook een communicatieprobleem bij Apcoa/Faris?)
- Kan dit euvel opgelost worden, zodat inwoners niet herhaaldelijk onterecht ontvangen parkeerretributies moeten laten annuleren?

### **Antwoord 1149:**

#### **Parkeerretributies op grens Assebroek/Sint-Kruis**

Uit nazicht van het dossier blijkt dat deze persoon sinds november 2019 zes retributies opgelopen heeft terwijl hij geparkeerd staat voor zijn woning in de Leeuwerikstraat 22. Deze straat is, net zoals de Abdijbekerstraat in Sint-Michiels/Sint-Andries, in twee gedeeld bij de opmaak van de blauwe zones. De Leeuwerikstraat 1-7 en 2-20 behoort tot de zone Assebroek, de Leeuwerikstraat 9-17 en 22-34 tot de zone Sint-Kruis.

De burger in kwestie woont volgens het retributiereglement dus in de blauwe zone Sint-Kruis. Bij de opmaak van de zone voor de parkeervergunningen werd er door OPC, die instaat voor de parkeerwinkel, echter een foutieve nummering toegekend. Bij de handhaving hoorde huisnummer 22 tot Sint-Kruis, bij de vergunningen tot Assebroek. Hierdoor heeft deze persoon vier onterechte retributies opgelopen.

Wanneer de vraag aan ons gesteld werd door de parkeerwinkel hebben we dit onderzocht en laten rechtzetten. Sindsdien geldt de bewonersvergunning voor dit adres voor de zone Sint-Kruis. Nadien heeft hij echter nog twee retributies opgelopen wegens een foutieve ingave van het huisnummer door de controlerende parkeerwachter.

De parkeerwachters moeten handmatig ingeven ter hoogte van welk huisnummer een geparkeerde wagen staat. Bij zijn eerste vier retributies die hij opgelopen had in de Leeuwerikstraat werd huisnummer 22 ingegeven. Voor de twee volgende werd door de parkeerwachter huisnummer 18 ingegeven terwijl hij op exact dezelfde plaats geparkeerd stond. Daarom positioneren ze hem nu plots in Assebroek waardoor hij twee retributies opgelopen heeft. Ondertussen hebben we duidelijke instructies gegeven aan de parkeerwachters van OPC/Seris om het correcte huisnummer manueel in te geven op deze parkeerplaats.

In de toekomst zou dit dus niet langer mogen voorvallen. We willen ons ook excuseren bij deze bewoner voor de overlast die deze onterechte retributies met zich meegebracht hebben. Uiteraard worden alle zes deze retributies kwijtgescholden.

### **Vraag 1150: Raadslid Geert Van Tieghem (10/02/2020)**

#### **Auditcomité stad Brugge (Audio vzw)**

In de gemeenteraadszitting van 15/1/2019 werd het **auditcomité** samengesteld.  
(5 leden)

Hoeveel keer kwam dit auditcomité samen in de loop van 2019 ?

Op welke data ?

Graag per datum vermelding van de aanwezigen.

## **Antwoord 1150:**

### **Auditcomité stad Brugge (Audio vzw)**

Het auditcomité kwam 5 keer samen, dit was telkens virtueel, met aanwezigen: burgemeester, schep en Annys, raadslid De Crom, Colin Beheydt en Cathy Brouckaert

1. op 5/4/2019 nav audit Concertgebouw
2. op 2/8/2019 nav audit De Korrelatie vzw
3. op 6/8/2019 nav audit Concertgebouw
4. op 12/8/2019 nav audit crematorium
5. op 25/11/2019 nav audit crematorium

Op het GMAT van 17 februari 2020 werd de planning voor 2020 besproken, en de manier van werken auditcomité 2020.

## **Vraag 1151: Raadslid Paul Jonckheere (19/02/2020)**

### **Voetbalstadion (Schriftelijke vraag met Publicatie)**

De ommezwaai in het dossier van het voetbalstadion is er gekomen onder druk. Eén van die factoren is de tijdsdruk. In dit verband graag antwoord op de volgende vragen

1. In 2024 zouden er nieuwe normen zijn voor de ploegen die Europees spelen.
  - a. graag ontvang ik deze normen in extenso
  - b. Wanneer en door wie zijn deze normen goedgekeurd
2. Aan welke van deze geplande nieuwe normen voldoet het huidige Jan Breydel stadion niet
3. Betonrot in de constructie van het Jan Breydelstadion .  
Is er betonrot ? Welk is het laatste onderzoek hieromtrent ? En indien ja hoe kan dit hersteld worden ?

## **Antwoord 1151:**

### **Voetbalstadion**

- 1. In 2024 zouden er nieuwe normen zijn voor de ploegen die Europees spelen.**
  - a. graag ontvang ik deze normen in extenso**
  - b. wanneer en door wie zijn deze normen goedgekeurd**

Voetbalploegen die Europees voetbal spelen, moeten (naast de binnenlandse infrastructuurregels die zijn vervat in het Koninklijk besluit van 6 juli 2013 houdende de in voetbalstadions na te leven veiligheidsnormen) steeds aan diverse regelgevingen voldoen die worden opgelegd vanuit de organisator van de competities waarin de clubs aantreden, in casu UEFA. Voor wat betreft stadioninfrastructuur betreft dit in hoofdzaak de *UEFA Stadium Infrastructure Regulations, Edition 2018* (<https://www.uefa.com/insideuefa/protecting-the-game/stadium/>). Deze regelgeving wordt regelmatig aangepast. Daarnaast zijn ook de UEFA Safety & Security Regulations, die jaarlijks worden aangepast, relevant ([https://www.uefa.com/MultimediaFiles/Download/Tech/uefaorg/General/02/61/12/83/2611283\\_DOWNLOAD.pdf](https://www.uefa.com/MultimediaFiles/Download/Tech/uefaorg/General/02/61/12/83/2611283_DOWNLOAD.pdf)).

Afhankelijk van in welke Europese competitie de ploeg aantreedt, worden de normen aangaande stadioninfrastructuur nog specifiek en strenger/veeleisender. Voor wat betreft de UEFA Champions League, zijnde de hoogste Europese competitie, zijn de normen uiteraard het strengst (cfr. de UEFA Champions League Club Manual, die elk seizoen wordt uitgegeven en bijgevolg ook aangepast).

Op vandaag is het Jan Breydel Stadion een stadion van categorie 4 (criterium om UEFA Champions League groepsfase te mogen spelen). Echter, de infrastructuur voldoet niet langer aan de actuele UEFA-standaarden, wat jaarlijks wordt vastgesteld door de venueteams die de organisatie vanuit UEFA moeten beoordelen. Er zijn op vandaag reeds infrastructurele tekortkomingen die ternauwernood en per wedstrijd moeten worden verholpen. Zo is er een tekort aan persbanken, cameraplatformen, zijn de mediafaciliteiten ondermaats en voldoen de kleedkamers en de dopingcontrolekamer niet aan de UEFA-standaarden. De ploeg die Europees voetbal speelt moet eveneens steeds toestemming vragen aan de andere ploeg om hun privaatieve ruimtes te mogen gebruiken.

Op basis van de informele informatie die Club Brugge vanuit UEFA ontvangt, zal UEFA de veiligheids- en andere infrastructuurrichtlijnen verstrengen in het kader van de nieuwe Europese competitiecyclus (2021-2024) en dit in het licht van de steeds groeiende vereisten van UEFA en haar partners. Deze regelgeving is nog niet goedgekeurd (anders zou dat natuurlijk al in de media verschenen zijn), maar het is natuurlijk niet verstandig om te wachten tot alles goedgekeurd is vooraleer actie te ondernemen.

## ***2. Aan welke van deze geplande nieuwe normen voldoet het huidige Jan Breydel stadion niet.***

Het Jan Breydel Stadion voldoet ternauwernood aan de actuele normen (cfr. hierboven). Bij enige verstrenging van deze normen, zal het Jan Breydel Stadion niet langer voldoen.

## ***3. Betonrot in de constructie van het Jan Breydelstadion .***

***Is er betonrot ? Welk is het laatste onderzoek hieromtrent ? En indien ja hoe kan dit hersteld worden?***

De betonnen constructies van het stadion vertonen inderdaad op een aantal plaatsen gebreken waaronder betonrot en scheurvorming. Overeenkomstig het KB Infrastructuur van 13 juli 2013 dient het Jan Breydelstadion jaarlijks door een erkende keuringsinstantie (BTV) onderzocht te worden. Driejaarlijks dient er een grondige inspectie te gebeuren, inclusief stabiliteitsproeven. De laatste controle vond plaats in juni 2019, de laatste grondige expertise in 2017. In 2020 is een nieuwe grondige expertise gepland.

In het kader van de hernieuwing van de gebruiksovereenkomst van het stadion vond in het najaar van 2019, in opdracht van de voetbalploegen, ook nog een onderzoek plaats. Op basis van het verslag van de analyse door het studiebureau werd vervolgens, door de voetbalploegen, een offerte gevraagd aan een gespecialiseerd aannemersbedrijf om te verhelpen aan de gesignaleerde gebreken. De herstelwerkzaamheden werden geraamd op 13.991,20 euro (excl. BTW).

Overeenkomstig artikel 21 van de nieuwe gebruiksovereenkomst (goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 25/11/2019), zal de stad, instaan voor deze noodzakelijke betonherstellingswerken. In de toekomst blijven de voetbalploegen verantwoordelijk m.b.t. het monitoren van de toestand van de infrastructuur op basis van regelmatige én verplichte keuringen waaraan zij onderworpen zijn. Zij zullen het stadsbestuur telkens op de hoogte brengen van de relevante infrastructurele vaststellingen. Eind februari is een bijeenkomst gepland tussen de voetbalploegen en de stad om de aanpak en opvolging van die betonherstellingen te coördineren.

Ook verder in de toekomst zullen de ploegen en de stad dit van nabij opvolgen, zoals omschreven in gebruiksovereenkomst 'Jan Breydelstadion', die in november 2019 goedgekeurd werd door de gemeenteraad.