

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang

nr. 37 – 27 oktober 2020

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

Vraag 1332: Raadslid Annick Lambrecht (16 april 2020)

Handhaving fietsstraten - opvolgingsvraag

In de vorige legislatuur werden fietsstraten geïntroduceerd als middel om fietsers meer ruimte maar vooral meer verkeersveiligheid te geven in het straatbeeld. Fietsstraten zijn immers straten waar wagens te gast zijn en fietsers niet mogen inhalen. Bovendien geldt er in fietsstraten ook een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Alvast dank voor de uitgebreide info in het antwoord op mijn vorige vraag over fietsstraten (nr. 2121). Graag had ik u bijkomend nog de volgende vragen gesteld:

1. Hoe wordt in de toekomst de controle voorzien op de fietsstraten ?
2. Op welke tijdstippen vonden de controles in het verleden plaats? Graag info per fietsstraat.
3. Op welke tijdstippen zullen controles in de toekomst gebeuren?

Antwoord 1332:

Handhaving fietsstraten – opvolgingsstraat

U stelde eerder een gelijkaardige vraag over de fietsstraten waarbij wij toen een uitgebreid antwoord formuleerden. Ons huidige antwoord op is dan ook deels gebaseerd op ons vorig antwoord, met geactualiseerde cijfergegevens op subvraag 2 en een nieuw antwoord op subvraag 1.

1. Hoe wordt in de toekomst de controle voorzien op de fietsstraten ?

Momenteel wordt er een projectmatige aanpak (beperkt in tijd en ruimte) voor de naleving van de fietsstraten uitgewerkt door de lokale politie, stedelijke preventiedienst en stedelijke mobiliteitsdienst. De nadruk wordt gelegd op een integrale aanpak van het probleem, waarbij er een getrappt systeem wordt voorgesteld, met name:

- STAP 1: INFORMEREN
- STAP 2: VERZAMELEN OBJECTIEVE INFORMATIE (bv. door observaties) + GEGEVENSANALYSE
- STAP 3: GEKOPPELDE PREVENTIEVE EN REPRESSIEVE ACTIES
- STAP 4: VERZAMELEN OBJECTIEVE INFORMATIE (om effect van de preventieve en repressieve acties te objectiveren) + GEGEVENSANALYSE
- STAP 5: OPMAKEN EINDEVALUATIERAPPORT + AANBEVELINGEN

De geïntegreerde werkgroep hoopt in de komende maanden deze projectmatige werkwijze te kunnen uittesten en evalueren aan de hand van een proefproject.

2. Op welke tijdstippen vonden de controles in het verleden plaats? Graag info per fietsstraat. De controles in het verleden vonden allen overdag plaats (tussen 07u en 20u), maar er was geen preferent moment waarop specifiek gecontroleerd werd.

Per fietsstraat werden volgend aantal overtredingen vastgesteld (cijfergegevens tot 06/10/2020):

- a. Filips de Goedelaan : 183
- b. Werfstraat : 5
- c. Weidestraat : 1
- d. Edward de Denestraat : 2
- e. Veldstraat : 2
- f. Driekoningenweg – Leopold Debruynestraat : 0
- g. Noorweegse Kaai – Damse Vaart Noord : 0
- h. Zandstraat : 2

3. Op welke tijdstippen zullen controles in de toekomst gebeuren?

Het is evident dat – in uitvoering van de projectmatige aanpak hierboven – de nadruk van de handhavingsmomenten zich zal situeren tijdens de schoolspitsuren, wat echter niet wegneemt dat er ook op andere tijdstippen controles zullen kunnen plaatsvinden.

Vraag 1333: Raadslid Annick Lambrecht (21 april 2020)
--

Zebrapaden binnenstad

Overal in de binnenstad zien we vandaag zebrapaden verwijderd worden. Sommige worden dezelfde dag nog herschilderd, andere niet.

Vandaar de volgende vragen:

1. Wat is de bedoeling? Worden alle zebrapaden, zonder uitzondering, herschilderd nu er minder autoverkeer is?
2. Over hoeveel zebrapaden gaat het in totaal en enkel in de binnenstad of ook in de deelgemeenten?









Antwoord 1333:

Zebrapaden binnenstad

De bedoeling van deze ingreep was om de zebrapaden die in verweerde toestand waren te vernieuwen. Er werden geen zebrapaden definitief verwijderd. Het tijdelijk verwijderen was noodzakelijk om mooi werk te kunnen leveren. Het verwijderen van de oude markering en het aanbrengen van de nieuwe markering gebeurde met verschillende machines waardoor er een korte tijdspanne kon zitten tussen beide bewerkingen.

Het ging in deze fase over 14 zebrapaden in de binnenstad: Potterierei aan Spermalie, Potterierei aan Snaggaardbrug, Langerei aan Snaggaardbrug, Oude Zak t.h.v. nummer 38 aan de school Maricolen, Groenestraat t.h.v. nummer 27 aan de school Maricolen, Schaarstraat t.h.v. nummer 26 aan Gapaardstraat, Schaarstraat aan Willemijnendreef, Nieuwe Gentweg aan hoek Garenmarkt, Nieuwe Gentweg aan hoek Gentpoortstraat, Gentpoortstraat aan H. Hartschool, Garenmarkt t.h.v. nummer 6, Minderbroederstraat t.h.v. nummer 11, Klaverstraat aan Biezenstraat, Annuntiatenstraat t.h.v. nummer 71.

Vraag 1334: Raadslid Sandrine De Crom (30 april 2020)

Drinkfonteintjes in Brugge

Graag had ik van u een overzicht ontvangen van de drinkfonteintjes in Brugge. Bent u van plan er nog bij te plaatsen? Langs de looproute bijvoorbeeld?

Zowel het drinkfonteintje in het Graaf Visartpark als dit aan de Dampoort zijn bovendien defect. In deze tijden van quarantaine door het coronavirus is joggen en/of wandelen voor veel mensen de enige mogelijke sport. Zeker tijdens warme dagen kan zo'n kraantje echt wel van pas komen.

Antwoord 1334:

Drinkfonteintjes in Brugge

Momenteel staan er op een 5-tal plaatsen in de binnenstad openbare drinkwaterpunten: Markt, Sasplein (Dampoort), Graaf Visartpark, Poertoren en Koningin Astridpark. Conform het beleidsprogramma zullen er nog bijkomende drinkwaterpunten geplaatst worden. Nieuwe locaties werden al onderzocht door Farys. Zij maakten een technisch dossier voor uitvoering op en dit werd voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen. Het gaat om volgende locaties: Onze-Lieve-Vrouwekerk, Vismarkt, Burg, Minnewaterpark, Simon Stevinplein, Ezelpoort, Smedenpoort, Kruispoort, Gentpoort.

Hier vindt u de Link naar het collegedossier:

<https://edison.brugge.be/do/decree/detail?id=56984&nav=search>

We zorgen voor een spoedig herstel bij defecten.

Defecten kunnen ook steeds eenvoudig gemeld worden via het meldpunt.

Vraag 1335: Raadslid An Braem (13 augustus 2020)

Afvalcontainer Gerlachestraat

Het hele zomerseizoen al zorgt de afvalcontainer in de Gerlachestraat in Zeebrugge voor problemen. Een schets van de situatie vandaag:

08u00 : container geblokkeerd. Bewoner belt het nummer dat vermeld staat op de container.

09u20: medewerker probeert de container dicht te doen, ledigt het geldlaasje en verdwijnt.

09u40: Euro's worden verdiend, zakken stapelen zich op

10u52: Stadsdiensten worden nogmaals gebeld.

13u00: Politieagent wil zak dumpen en constateert dat container geblokkeerd zit. Iemand spreekt hem erover aan. Hij contacteert "Brugge" en ze beloven hem dat er vandaag nog geleidigd wordt.

15u30: iemand komt container checken en stelt vast dat die geblokkeerd zit. Slaagt erin om het dicht te doen en ledigt het geldbakje.

16u00: een brave burger gooit er een euro in en krijgt de lade nauwelijks open. Nog een zak op de hoop.

17u40: opnieuw gaan de Euro's er in. Hopeloos. En ook deze keer blijft de zak staan."

Vervolg: de meeuwen zullen weer alles open pikken en de stadsdiensten hebben morgen weer veel werk om alles op te kuisen.

Bewoners van Zeebrugge namen zelf al de bezem erbij om al het afval op te ruimen.

's Morgens ligt het plein vol met afval. Een zeedijk onwaardig.

- Kan de container deftig hersteld worden? Zo niet, kan er een alternatief onderzocht worden?

- Kan er overwogen worden het huisvuil in Zeebrugge 's avonds op te halen tijdens het seizoen?

- Kan er prioriteit gegeven worden aan het opkuisen van de dijk zodat deze er vroeg genoeg opgeruimd bij ligt?

- Zijn er al vaststellingen van sluikstorten gedaan?

Antwoord 1335:

Afvalcontainer Gerlachestraat

De ondergrondse containers voor restafval in Zeebrugge hebben als voornaamste doel de verblijfstoeristen de kans te geven om bij vertrek hun restafval op reglementaire wijze achter te laten. Omdat de verblijfstoeristen niet gekend zijn bij de diensten van Openbaar Domein werd destijds geopteerd om de toegang tot de ondergrondse containers te regelen via een muntsysteem en niet via een badgesysteem (dat bijvoorbeeld wel gebruikt wordt op 't Zand). Het nadeel van het muntsysteem is evenwel dat dit vrij kwetsbaar en vandalismegevoelig is.

Omdat de eerste generatie muntsystemen aan vervanging toe was, werden alle zuilen van de ondergrondse containers (inclusief muntsysteem) vervangen in oktober 2016. De grootste problemen die er sedertdien met de containers opdoken waren te wijten aan oneigenlijk gebruik: vreemde voorwerpen ingebracht in de muntslikkers, forceren van de inworpopening met drankblikken waardoor deze niet in afsluitmodus gaan maar ook niet bij normaal gebruik kunnen worden geopend, te veel afval proppen in de afvalsas waardoor het afval niet door valt in de container zelf (container lijkt dan vol, maar is het niet) ... Weliswaar werden we in het voorjaar van dit jaar (periode maart-april) geconfronteerd met een aantal andere problemen die nog voor de zomer volledig van de baan waren en hun oorzaak hadden in defecten van sensoren en batterijen. De problemen die deze zomer opdoken waren ook steeds toe te wijzen aan oneigenlijk gebruik en konden steeds door het eigen personeel snel worden opgelost nadat de melding de dienst bereikte. Geen enkele keer diende de leverancier tussen te komen deze zomer voor een mankement van puur technische aard. Een revisie van de containers is bijgevolg weinig zinvol.

Een avondophaling kan slechts interessant zijn voor verblijfstoeristen als deze elke dag doorgaat, wat een zeer dure aangelegenheid is. Maar dan nog komt dit niet tegemoet aan de vraag van de verblijfstoerist om bij vertrek onmiddellijk het afval reglementair te kunnen achter laten, noch aan de meeuwenproblematiek.

Op de Zeedijk wordt elke werkdag 's morgens vroeg (vanaf ca. 8u30) een ploeg ingezet voor het ledigen van de afvalmanden en verwijderen van zwerfvuil. Dit gebeurt ook in het weekend in de zomerperiode en bij mooi weer in het tussenseizoen.

De GAS-jaarverslagen zijn terug te vinden onder <https://www.brugge.be/gemeentelijke-administratieve-sancties>. De gevraagde vaststellingen behoren allen toe aan de categorie 'sluikstorten naast afvalrecipiënten'. Maar daaronder vallen zowel de inbreuken die plaatsvonden naast de openbare afvalmanden als diegene naast ondergrondse en bovengrondse afvalcontainers. Aparte gegevens op locatie kunnen niet door het GAS-softwareprogramma worden gegenereerd.

In het verleden zijn zeer zeker al diverse vaststellingen van sluikstorten gedaan aan de ondergrondse containers te Zeebrugge. Dit op basis van bescheiden tussen het achtergelaten afval, maar ook tijdens het proefproject met de verplaatsbare vaste camera vorig jaar werden sluikstorters betrapt. De 2 nieuw aangekochte camera's die binnenkort in dienst komen, zullen naar de toekomst toe ook deels in Zeebrugge worden ingezet.

Ondergrondse containers lijken in ieder geval de meest aangewezen oplossing als je wilt dat verblijfstoeristen op elk moment van de dag bij vertrek uit Zeebrugge hun afval kunnen afgeven. De bevestiging hiervan en antwoorden over de praktische realisatie (in welke zones ? met welke toegangscontrole (munten, badges, ...) ? voor welk afvalfracties ? ...) maakt onderdeel uit van het project dat in Zeebrugge zal lopen met Mooimakers.

Voor wat betreft huidig vandalisme aan de muntsystemen van de bestaande ondergrondse containers kunnen we zo mogelijk misbruiken detecteren via onze camera's die er regelmatig zullen geplaatst worden in kader van opsporing sluikstorters.

Vraag 1336: Raadslid Karin Robert (11 september 2020)

Verkeerslichten kruispunt Doornhut-Brieviersweg

1. Eind augustus '20, begin september '20 werkten de verkeerslichten aan het kruispunt Doornhut - Brieviersweg volledig.
Een goede week ongeveer en daarna werden de knipperlichten aan het kruispunt terug

geactiveerd met volledig werkende verkeerslichten tijdens de schooluren: 's morgens, 's middags en late namiddag.

Even toch verwarring bij de bewoners van Male want hoe zit het nu?

Mijn vragen:

- Wat was de reden van het voortdurend werken van de verkeerslichten eind augustus? (Duur: ongeveer een week)
- Waarom werd weer overgeschakeld naar de knipperlichten na een week?
- Graag nogmaals de reden van het vasthouden aan de knipperfunctie van de verkeerslichten.

2. Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om een update te vragen en stavaza ivm verkeersinbreuken, verkeersongelukken aan het kruispunt.

Mijn vraag:

- Kan het aantal verkeersongelukken met enkel blikshade, met lichamelijke schade, met zwakke weggebruikers: fietsers, voetgangers,... aan het kruispunt gedurende de laatste drie jaar worden weergegeven in een duidelijke grafiek?

3. Ik zou ook graag een meting willen vragen van het aantal en soort voertuigen (ook fietsers) die passeren in de Doornhut aan het kruispunt, in de Brieveweg aan het kruispunt.

Mijn vragen:

- Bestaat zo'n meting? Is die reeds uitgevoerd? Wanneer?
- Kan zo'n meting, indien niet uitgevoerd of niet recent, opnieuw worden uitgevoerd?
- Kan worden weergegeven welk soort voertuigen, hoeveel fietsers binnen een bepaalde tijd er passeren: in de Doornhut - in de Brieveweg?

Antwoord 1336:

Verkeerslichten kruispunt Doornhut-Brieveweg

Het aanpassen van het regime is een jaarlijks terugkerende opdracht. Tijdens de zomervakantie worden de verkeerslichten immers op oranje geschakeld. Tijdens de schoolperiode wordt er dan weer een cyclus ingesteld waarbij er tijdens de piekmomenten ('s morgens, 's middags en 's avonds) overgeschakeld wordt op een normale werking. Buiten deze piekmomenten gaan ze terug op oranje.

Los van deze omschakeling zijn er de afgelopen 3 maand een 6-tal interventies geweest wegens technische problemen, waarvoor de firma telkens ter plaatse is gekomen. Het ging over het uitvallen van de verliesstroomschakelaar. We volgden dit uiteraard van nabij op.

Inzake de voorgeschiedenis kunnen we u meedelen dat het kruispunt Doornhut x Brieveweg in 1974 werd uitgerust als verkeerslichtengestuurd kruispunt met een V-plan waarbij zowel de Doornhut als Brieveweg elk 70 seconden groenfase ontvangen. Later werd dit teruggebracht naar elk 30 seconden groenfase. In mei 2008 was er vervolgens een technisch defect waarvoor pas in september een oplossing mogelijk was. In de tussentijd bleek dat de wachtrijvorming verdwenen was. Bovendien bleek ook dat hierdoor de klachten over verkeersoverlast in de wijk Eikenberg stopten.

In de Stedelijke Werkgroep Verkeer dd. 03 11 2009 werd vervolgens de verkeerslichtenregeling op het kruispunt Doornhut x Brieveweg geëvalueerd. De SWV ging akkoord met het voorstel om de verkeerslichten enkel tijdens de schoolspits (d.w.z. maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag van 7:30 tot 8:45 en van 16:00 tot 17:30 en op woensdag van 7:30 tot 8:45 en van 11:30 tot 12:30) te laten werken en daarbuiten op knipperlicht.

Het college van burgemeester en schepenen dd. 20 11 2009 keurde de maatregelen van de SWV goed weliswaar met de aanvulling over hoger dossier dat de verkeerslichten ook werken over de middag (quote "ook 3-kleurig tijdens de schooldagen over de middag, nl. van 11u30 - 12u30"). Als het verkeerslicht werkt, voorziet het V-plan 29 sec groenfase voor de Brieveweg en 25 sec groenfase voor de Doornhut.

Op 29 03 2016 stelde een gemeenteraadslid een schriftelijke vraag waarna de verkeerstechnische dienst een gunstige evaluatie van deze lichtenregeling maakte (incl. een omstandige reflectie naar de voorgeschiedenis).

Naar aanleiding van Buurt aan de Beurt (2019) werd de vraag gesteld aan de dienst Mobiliteit om de lichtenregeling andermaal te evalueren. Tijdens deze evaluatie ontving de dienst verkeerstechniek (lokale politie) ook de melding van basisschool De Tandem dat hun schooluren aangepast werden (de school eindigt om 15u45 i.p.v. 16u), waarbij de vraag werd gesteld om de lichten hierop af te stellen.

Als we de (ambtelijke - interne) nota citeren:

"Een opvraging in de databank van de lokale politie leert dat in de nabijheid van het kruispunt de laatste 3 jaar (2016 - heden) tweemaal een PV werd opgemaakt naar aanleiding van een ongeval. Analyse van de PVs door de dienst Mobiliteit leert dat de oorzaak buiten het kruispunt / de verkeerslichten valt, immers éénmaal is sprake van dronkenschap, een andere maal is er sprake van een aanrijding van een stilstaande aanhangwagen (vermoeden laden en lossen) op de rijweg. Het denkspoor voor continu werkende verkeerslichten wordt daarom - in navolging van de SWV (2016) - door de dienst Mobiliteit en lokale politie negatief beoordeeld. Bovendien kan vanuit de reconstructie van het dossier (zie hoger) de vrees geuit worden dat de sluiproute via Eikenberg terug zal ontstaan zo de verkeerslichten continu werken (met andermaal klachten tot gevolg). Ook kan niet uitgesloten worden dat sluipverkeer dan via de Vijversdreef zal rijden. Aansluitend kan opgemerkt worden dat het huidige type lichten slechts een zogenaamde starre programmatie toelaat, d.w.z. slechts met een vaste groen/rood-cyclus kan gewerkt worden. De vraag vanuit De Linde krijgt een positief advies, de aanpassing (vervroegen lichten 's avonds met 15') wordt als een terechte vraag geëvalueerd daar dit een veilig (aanvoelende) woon-schoolverplaatsing per fiets zal ondersteunen."

In opvolging werd in terugkoppeling met o.m. de burgemeester de aanpassing op vraag van De Linde doorgevoerd. Het betrof immers een minimale wijziging, in lijn met de geest van eerdere beslissingen. Het stadsbestuur bleef evenwel niet doof voor een meer dynamische lichtenregeling. Binnen een recent door de gemeenteraad goedgekeurd studiebestek (2020_GR_00105 – dd 28 04 2020) werd daarom een afzonderlijk perceel gevoegd dat een dynamiseren van de verkeerslichten zou onderzoeken. We citeren de onderzoeksvraag

Stap 1 : onderzoek voor transformatie naar een dynamische VRI (verkeersregelinstallatie), dit rekening houdend met

- aanwezigheid trajectvoering De Lijn waarbij de VRI wordt voorzien van een busdetectie
- aanwezigheid woon-school-verkeer
- good practice-gids Fietsberaad 2020 (in voorbereiding) inzake fietsdetectie – integratie wachttijdvoorspeller – e.d.m.

Er wordt minimaal één overleg georganiseerd met de huidige leverancier van de VRI in aanwezigheid van o.m. dienst Elektromechanica, dienst Mobiliteit, Cluster Openbaar Domein, AWV, MOW, De Lijn

Stap 2 : opmaak van een lastenboek voor de upgrade van de VRI

Randvoorwaarde : de bestaande installatie (verkeerslichten as such) wordt hergebruikt en het betreft slechts een update van de software in combinatie met "uitbreidingen" waarbij gedacht kan worden aan (niet-limitatief) bus-detectie, fiets-detectie, fietslicht met wachttijdvoorspeller, e.d.m.

De studie werd vervolgens op 6 juli 2020 gegund aan het studiebureau SBE dat in een consortium met Suunta en City Flow een beste offerte instak. Omwille van een hogere prioriteit voor het perceel "detailstudie fietsinfrastructuur en kruispuntinrichting Sluisstraat – Krakeleweg" (want een zwart punt) vond een kick off nog niet plaats. Het is de ambitie om dit latere najaar ook de studie Doornhut x Brieversweg aan te kunnen vatten.

Samengevat : de bekommernis die u deelde heeft ons reeds eerder bereikt en een studietraject is ingezet.

Volledigheidshalve, u vroeg ook

- de ongevallencijfers van de laatste drie jaar: de ambtelijke nota waaruit geciteerd dateert van oktober 2019 – navraag bij de lokale politie leert dat sindsdien 1 ongeval met een lichtgewond slachtoffer te betreuren viel, een fietser werd – toen de lichten op oranje knipperstand stonden - aangereden door een personenvoertuig, de fietser kwam ten val maar verzocht geen medische hulp.
- de intensiteitsaantallen op dit kruispunt: deze hebben we nu niet maar het spreekt voor zich dat dit voorwerp is van de studie. Het studiebureau voorziet daarom een observatie ter plaatse van de bestaande situatie en dit tijdens de ochtend- en avondspits. Aantallen,

bewegingen en het algemeen gedrag van de fietser en automobilist zullen hierbij nauwgezet opgevolgd worden. Dit zal de basis zijn voor aanbevelingen naar een meer dynamisch V-plan.

Vraag 1337: Raadslid Geert Van Tieghem (12 september 2020)

Boogschutterslaan-Dampoortstraat: snelheid en zwaar verkeer

Bewoners van de Boogschutterslaan en de Delaplacestraat in Sint-Kruis melden ons een aantal verkeersperikelen in hun straten.

Vooreerst merken zij op dat heel wat zwaar verkeer de weg vindt naar hun straten. Er is heel wat sluijverkeer in deze straten en het parcours Boogschutterslaan, Blauwkasteelweg, Delaplacestraat, Dampoortstraat is een vaak gebezigt traject voor heel wat zwaar verkeer en tractoren.

Bovendien zijn er weinig chauffeurs die zich aan de max. toegelaten snelheid van 30 km per uur houden. De veiligheid in deze straten (met school, sportcentrum, ... in de buurt) is dan ook verzoek, volgens sommige verontruste bewoners. Vandaar onze vragen :

- Is deze problematiek bekend bij het stadsbestuur ?
- Zo ja, welke stappen heeft het stadsbestuur de afgelopen 3 jaar genomen om het probleem structureel aan te pakken ?
- Hoeveel snelheidsmetingen zijn er de afgelopen 3 jaar uitgevoerd in de vermelde 4 straten ? Met welke resultaten ?
- Welke infrastructurele, snelheidsremmende aanpassingen zijn er de afgelopen 3 jaar geweest ?
- Is de stad het voorstel genegen om langsheen deze straten een tonnagebeperking (max. 3,5 ton) in te voeren ?
- Welke maatregelen zal de stad nemen om de verkeersveiligheid in deze straten terug te normaliseren ?

Antwoord 1337:

Boogschutterslaan-Dampoortstraat: snelheid en zwaar verkeer

Naar aanleiding van de heraanleg Dampoortkwartier (inclusief Dampoortstraat) en naar aanleiding van Buurt aan de Beurt is de problematiek die u schetst onderzocht en werd (in 2019 – 2020) in dialoog gegaan met omwonenden.

De heraanleg biedt een unieke kans om het principe "self explaining road" in de praktijk te brengen, het verkeerskundig principe dat een doordachte weginrichting een correct – veilig snelheidsgedrag ontlokt.

In casu van de woonstraten werd gekozen voor een versmalde rijloper, de integratie waar mogelijk van een asverschuiving of een plateau, e.d.m.

In casu van de Dampoortpoort – waar een structureel snelheidsprobleem werd vastgesteld – werd een omstandige ontwerp oefening gemaakt door onze Cluster Openbaar Domein in tandem met de dienst Mobiliteit. We verwijzen naar het collegedossier "2019_CBS_05700 - B-punt - Mobiliteit - Dampoortstraat: keuze typeprofiel" waarin u de diverse typeprofielen ziet die tegen het licht zijn gehouden en waarbij dan finaal door het college van burgemeester en schepenen is gekozen voor een versmalde rijloper in combinatie met (ruimere dan vandaag) enkelrichtingsfietspaden. Punctueel wordt ook in een plateau voorzien.

Omwillen van deze heraanleg (gepland te starten vanaf half 2021) en de mogelijkheid om te vertrekken van een spreekwoordelijk wit blad (want boven én onderbouw worden vernieuwd), werd het – dit mede vanuit een goede huisvaderschap-reflex naar de stadsbegroting – niet opportuun gevonden om punctuele investeringen te voorzien.

In de heraanleg Dampoortkwartier zitten evenwel niet de andere straten die u aanhaalt. We zijn echter overtuigd dat een ingrijpen op de Dampoortstraat sterk ontradend zal werken en ook een positief effect zal hebben op het fnuiken van eventueel sluijverkeer op die andere straten.

Navraag over deze straten naar snelheidsprocedure bij de politie leert volgend:

- Boogschutterslaan: in lijn met de getrapte aanpak in de projectmatige snelheidsprocedure (cfr. draaiboek uitgewerkt door de lokale politie) werd in februari 2019 een anoniem telapparaat gehangen dat 31,1% snelheidsovertredingen registreerde. Vervolgens werd met succes gesensibiliseerd via het snelheidsindicatiebord waardoor dit aantal terugviel op resp.

5,5% (rijrichting Moerkerkse Steenweg) en 9,9% (rijrichting Blauwkasteelweg) snelheidsovertredingen. Omdat de preventieve fase een positief effect had op het verkeersgedrag, werd deze snelheidsprocedure 'on hold' gezet. Door de lange wachttijd worden de evaluatieprocedures niet meer autonoom opgestart, maar gebeurt dit enkel op vraag (en er is nadien geen melding over overdreven snelheid in de Boogschutterslaan binnengekomen). Uw schriftelijke vraag zal daarom de aanzet zijn voor de opstart van een evaluatieprocedure in de Boogschutterslaan.

- Julius Delaplacestraat: hier wees stap 1 uit de procedure in 2018 uit dat er geen snelheidsprobleem was. N.a.v. de prioriteitenlijst werd de straat hernomen in 2019 waarbij de resultaten de conclusie uit 2018 bevestigden. We citeren uit de synthese van de metingen door onze lokale politie:
 - juni – juli 2019: snelheidsindicatiebord in beide rijrichtingen: geen resultaten door technisch mankement.
 - oktober – november 2019: snelheidsindicatiebord in beide rijrichtingen: 4,1% snelheidsovertredingen rijrichting Blauwkasteelweg. Geen gegevens in andere rijrichting door technische problemen.
 - januari – februari 2020: snelheidsindicatiebord rijrichting Moerkerkse Steenweg: 0,61% snelheidsovertredingen
 - februari 2020: snelheidsindicatiebord rijrichting Blauwkasteelweg: 2,45% snelheidsovertredingen
 - voorjaar 2020: 131 voertuigen repressief gecontroleerd. 6,1% snelheidsovertredingen geregistreerd.
 - Blauwkasteelstraat: tot op heden ontvingen we geen melding / klacht over overdreven snelheid, een procedure werd dan ook niet gestart.
 - Inzake de Dampoortstraat kunnen we meegeven dat de projectmatige snelheidsprocedure wel wees op een structureel snelheidsprobleem. We schetsen op hoofdlijnen de inspanningen van onze lokale politie :
 - januari 2018: anoniem telapparaat: 43% snelheidsovertredingen.
 - januari 2018: snelheidsindicatiebord rijrichting Damse Vaart-Zuid: 1,1% snelheidsovertredingen
 - februari 2018: snelheidsindicatiebord rijrichting Moerkerkse Steenweg: 18,5% snelheidsovertredingen.Omdat er nog een snelheidsprobleem bestond in de rijrichting Moerkerkse Steenweg, werd overgegaan tot repressieve snelheidscontroles.
 - maart – april 2018: gerichte repressieve snelheidscontroles tijdens de piekmomenten. Geen resultaten beschikbaar door technisch probleem bij uitlezen (geleend digitaal flitstoestel).
 - september 2019: opstart evaluatieprocedure
 - oktober 2019: anoniem telapparaat: 57,1% snelheidsovertredingen
 - november – december 2019: snelheidsindicatiebord rijrichting Damse Vaart-Zuid: 22,6% snelheidsovertredingen
 - februari – maart 2020: snelheidsindicatiebord rijrichting Julius Delaplacestraat: 25,7% snelheidsovertredingen
 - maart – april 2020: snelheidsindicatiebord rijrichting Damse Vaart-Zuid: 29,2% snelheidsovertredingen
- Er werden nog geen repressieve snelheidscontroles uitgevoerd in de periode vanaf mei door andere prioriteiten inzake Covid-19 en na de zomervakantie focus op de directe schoolomgevingen.

Slechts in de Dampoortstraat is het noodzakelijk om infrastructurele maatregelen te treffen inzake snelheid, dit wordt dus ook zo voorzien.

Het treffen van maatregelen op deze straten is sowieso geen sinecure daar hier ook een buslijn is, die ook in het nieuwe openbaar vervoerplan bestendig zal worden. In functie van een goede doorstroming is immers een minimale wegbreedte nodig (cfr. breedte van een bus) en worden ingrepen type drempel of plateau best vermeden.

Inzake uw vraag rond het instellen van een tonnageverbod kunnen we u meedelen dat onze dienst Mobiliteit en de lokale politie dit een negatief advies geven. Omwille van handelszaken in het Dampoortkwartier en in de Boogschutterslaan is vrachtverkeer hier sowieso aanwezig (bestemmingsverkeer) en zou een verbod slechts kunnen mits een "uitgezonderd plaatselijk verkeer". Dit is echter niet handhaafbaar door de lokale politie omdat per mogelijke overtreding de

lokale politie dan een vrachtwagen dient te volgen om uit te maken of er sprake is van bestemmings- dan wel doorgaand verkeer. Of hoe kortom zonder handhaving dergelijke maatregel een slag in het water zou zijn.

Vraag 1338: Raadslid Geert Van Tieghem (13 september 2020)

Actuele verkavelingen op grondgebied Assebroek

Graag hadden wij een summier, maar volledig overzicht bekomen van alle gekende (lopende) verkavelingen op grondgebied Assebroek, met goedgekeurde of aangevraagde omgevingsvergunning. Gelieve volgende zaken te vermelden per verkaveling:

- Adres
- Aantal kavels
- Aantal m²
- Opdrachtgever/aanvrager
- Goedgekeurde omgevingsvergunning of nog in aanvraag

Antwoord 1338:

Actuele verkavelingen op grondgebied Assebroek

In Assebroek zijn er in de laatste 5 jaar 11 nieuwe verkavelingen en 10 nieuwe bouwprojecten voor bijkomende wooneenheden vergund.

De verkavelingen bestaan – op 3 na – allemaal uit 2 kavels voor woningbouw. Het zijn geen onbebouwde terreinen die verkaveld worden: ofwel wordt er bestaande bebouwing gesloopt, ofwel gaat het over één kavel waarop de bestaande woning behouden blijft en 1 kavel voor een nieuwe woning.

1. VK1505 – Sparrenstraat, een perceel van 2200 m² wordt verkaveld voor 1 bijkomende eengezinswoning (open bebouwing).
2. VK1506 - Engelendalelaan, een perceel van 724 m² wordt verkaveld voor 1 bijkomende eengezinswoning (open bebouwing).
3. VK1509 – Weidestraat, een perceel van 987 m² wordt verkaveld voor 1 bijkomende eengezinswoning (halfopen bebouwing).
4. VK1712 – Engelendalelaan, een perceel van ca. 3500 m² wordt verkaveld voor 1 bijkomende eengezinswoning (open bebouwing).
5. VK1902 – Vossensteert, een perceel van ca. 900 m² wordt verkaveld voor 2 nieuwe eengezinswoningen (halfopen bebouwing) na sloop van de bestaande eengezinswoning (open bebouwing).
6. VK2001 – Astridlaan, een perceel van ca. 7200 m² wordt verkaveld voor 2 nieuwe eengezinswoningen (open bebouwing), na sloop van het bestaande weekendverblijf (open bebouwing).
7. VK2002 – Sint-Kruisstraat, een perceel van ca. 580 m² wordt verkaveld voor 1 bijkomende eengezinswoning (halfopen bebouwing).
8. VK2007 – Leenhof, een onbebouwd perceel van ca. 1750 m² wordt verkaveld voor 2 nieuwe eengezinswoningen (open bebouwing).

De 3 grotere verkavelingen zijn:

1. VK1615 – Weidestraat, 3 nieuwe eengezinswoningen op een terrein van ca. 1500 m², na sloop van de bestaande woning.
2. VK1617 – Kathelijne Idestraat, 6 nieuwe eengezinswoningen op een onbebouwd terrein van ca. 1900 m².
3. VK1719 – Sint-Trudostraat, 2 meergezinswoningen (ca. 60 wooneenheden) en 79 eengezinswoningen op een onbebouwd terrein van ca. 55.000 m².

Er is in de laatste jaren dus maar 1 echt grote verkaveling vergund in Assebroek. Dat is de verkaveling die door Vivendo en de West-Vlaamse Intercommunale samen ontwikkeld werd om sociale woningen en betaalbare woningen te kunnen bouwen.

Door de private verkavelingen van de laatste 5 jaar is er potentieel om 18 bijkomende eengezinswoningen te bouwen tegenover de bestaande toestand, de verkaveling van WVI en Vivendo biedt een potentieel aan 139 bijkomende sociale of betaalbare woningen.

Daarnaast zijn er ook een aantal bouwprojecten met bijkomende woningen vergund in de laatste 5 jaar.

In 2015 werd langs de Baron Ruzettelaan een project vergund met handel en kantoren en 4 wooneenheden na sloop van het tankstation.

In 2016 werden er geen bouwprojecten voor bijkomende woningen vergund in Assebroek.

In 2017 werden er 4 projecten vergund waarin bijkomende woongelegenheden gerealiseerd werden:

- Een meergezinswoning met 8 wooneenheden langs de Astridlaan, na afbraak van de 2 bestaande woningen.
- Een project met herbestemming van een erfgoedpand tot 7 wooneenheden en bouwen van 4 nieuwe woningen langs de Generaal Lemanlaan.
- Een meergezinswoning met 3 wooneenheden langs de Astridlaan, na sloop van een loods.
- Een project met 12 nieuwe rijwoningen na sloop van de bestaande woning aan de Van Stenestraat.

In 2018 is er opnieuw maar 1 project voor bijkomende woongelegenheden vergund, een project met behoud van een erfgoedpand, slopen van een grondgebonden woning en bouwen van een meergezinswoning met 24 wooneenheden.

In 2019 zijn er 4 projecten vergund:

- Een meergezinswoning met 26 wooneenheden, na sloop van een erfgoedpand, langs de Astridlaan. Dit is sociale woningbouw.
- Een onbebouwd perceel dat met 2 wooneenheden bebouwd wordt langs Leenhof.
- Een project met 14 eengezinswoningen en een meergezinswoning met 22 eenheden na sloop van een erfgoedpand, gelegen aan de Oude Kortrijkstraat, vlak langs de Baron Ruzettelaan. Dit is sociale woningbouw.
- Een project met 89 assistentiewoningen aan de Baron Ruzettelaan.

In 2020 werden er nog geen vergunningen verleend voor bijkomende woongelegenheden.

Door middel van bouwprojecten werden er potentieel 62 bijkomende gezinswoningen en 89 assistentiewoningen op de private markt gerealiseerd en 62 sociale koop- of huurwoningen. De projecten met een grotere dichtheid (meergezinswoningen) zijn beperkt tot de invalswegen.

Vraag 1339: Raadslid Karel Scherpereel (14 september 2020)

Gevels in Brugge, informatie ontsluiten via QR-code - info over criteria beschermd monument

Als ik wandel of fiets doorheen Brugge dan merk ik steeds opnieuw welke prachtige gevels van huizen we mogen bewonderen. Sommigen zijn 'beschermd' monumenten anderen dan weer niet. Als ik bijvoorbeeld in de Molenmeers rijdt en ik zie huisnummer 30 met prachtige beeldhouwwerken boven de vensters, dan stel ik me de vragen: Wie woonde er? Wat stellen die beeltenissen voor? Hoe oud is dit huis? In welke stijl is het gebouwd? Waarvoor werd het gebruikt? Enz...

Heel wat huizen en ook gevels in Brugge hebben een boeiend 'verhaal'.

1. Is het niet mogelijk om dat 'verhaal' van ieder beschermd huis of een huis met een uitzonderlijke betekenis met een qr code te vertellen. Een simpel plaatje van 5 op 5 zou toch heel wat vragen kunnen oplossen. Er zou zelfs een forum kunnen ontstaan om dat 'verhaal' verder aan te vullen. Het is hier helemaal niet de bedoeling om het werk van de Brugse gidsen te ontnemen. Heel wat huizen liggen niet op de toeristische paden of worden amper opgemerkt.

2. Ik merkte ook dat er nog heel wat prachtige gevels van huizen in Brugge zijn die geen 'Beschermd Monument' zijn. Vandaar mijn tweede vraag... Wanneer wordt een huis in Brugge een 'Beschermd Monument' en wat zijn de criteria daarrond?

Antwoord 1339:

Gevels in Brugge, informatie ontsluiten via QR-code - info over criteria beschermd monument

Is het niet mogelijk om dat 'verhaal' van ieder beschermd huis of een huis met een uitzonderlijke betekenis met een QR code te vertellen. Een simpel plaatje van 5 op 5 zou toch heel wat vragen kunnen oplossen. Er zou zelfs een forum kunnen ontstaan om dat 'verhaal' verder aan te vullen. Het is hier helemaal niet de bedoeling om het werk van de Brugse gidsen te ontnemen. Heel wat huizen liggen niet op de toeristische paden of worden amper opgemerkt.

Vanuit de dienst Monumentenzorg & Erfgoed kan een dergelijk idee gefaciliteerd worden gezien de relevante informatie vanuit het onroerend verhaal aanwezig is als kennis (archieven). Maar de roerende informatie bevindt zich bij de diensten Cultuur en Toerisme. Deze elementen zijn minstens even interessant om mee te nemen in dit idee. De inhoud is dus aanwezig, maar dit ontsluiten en een selectie maken over welk verhaal men vertelt, vergt een doorgedreven aanpak en waar nodig ook nog onderzoek. Rest natuurlijk verder nog – los van budgettaire vragen – de praktische implementatie van dergelijke ideeën. De dienst Monumentenzorg & Erfgoed kan dit qua bezetting niet dragen. Er zal een dossier aan het college van burgemeester en schepenen worden voorgelegd of dit al dan niet extern moet uitbesteed worden.

Ik merkte ook dat er nog heel wat prachtige gevels van huizen in Brugge zijn die geen 'Beschermd Monument' zijn. Vandaar mijn tweede vraag... Wanneer wordt een huis in Brugge een 'Beschermd Monument' en wat zijn de criteria daarrond?

Vooreerst dient een onderscheid gemaakt te worden tussen beschermde monumenten, stadsgezichten, landschappen, archeologie en Unesco-werelderfgoed. Elk van deze categorieën legt bepaalde eisen op om de intrinsieke karakteristieken en zeggingskracht van het beschermd goed te vrijwaren. In het straatbeeld zijn deze categorieën dan ook puur visueel niet zomaar afleesbaar. De te hanteren criteria zijn ingegeven in hoofdzaak door de Vlaamse regelgeving ter zake.

De beschermingscriteria zijn samengesteld als volgt te lezen: bescherming van onroerende goederen die van algemeen belang zijn door hun historische, volkskundige, artistieke, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde. Elk van deze bepalingen worden verder gedefinieerd in de diverse bijhorende decreten en uitvoeringsbesluiten. Dit beleid omtrent behoud en beheer van onroerend erfgoed was in principe een puur Vlaamse aangelegenheid. Echter de laatste jaren schuift men de verantwoordelijkheid (en de kosten) af op de steden en gemeenten. Vlaanderen focust zich bijgevolg enkel op het beleid van de beschermde gebouwen en landschappen. Meer gaan beschermen in Brugge (en elders) zit er echter niet in op vandaag. Het agentschap Onroerend Erfgoed werkt tevens aan een evaluatie van het volledige beschermde bestand in Vlaanderen. Nieuwe beschermingscampagnes worden enkel opgestart voor zover deze duidelijk aantoonbare hiaten in het beschermd bestand in Vlaanderen invullen. De Vlaamse overheid geeft net aan de restauratiesubsidies voor beschermde gebouwen af te willen schaffen. Omwille van dezelfde financiële redenen geeft de Vlaamse overheid te kennen ook sommige gebouwen, stadslandschappen, etc. te declasseren.

De Stad Brugge heeft daarnaast al meer dan 150 jaar een eigen erfgoedbeleid. Bouwkundig erfgoed in de stad wordt min of meer beschermd door de gemeentelijke verordening die behoud van historische gebouwen en haar onderdelen vergunningsplichtig maakt. Deze aanpak is eerder beheersmatig (behoud, onderhoud) maar levert op zich geen feitelijke beschermingsstatus op wat ook niet mogelijk is via dergelijk instrument (verordening) en dus een Vlaamse aangelegenheid is. Naast de gemeentelijke verordening geeft de stad met Kunstige Herstellingen of premies voor restauraties van niet-beschermde historische gebouwen al sinds 1877 het goede voorbeeld. De vruchten van dat langdurig en standvastig erfgoedbeleid plukken we nog elke dag als mooiste stad van het land.

Vraag 1340: Raadslid Andries Neiryck (29 september 2020)

Sanering site Knaepen

Graag krijg ik inzage in de saneringsattesten van OVAM voor de site Knaepen. Volgens onze bronnen is er ook nog asbest aanwezig in de daken van de aanwezige loodsen. Wat zal hiermee gebeuren en wie betaalt hiervoor de sanering. Een asbestsituatie zoals op het Oud-Cercle terrein aan de MaZ dient ten allen tijden vermeden te worden, temeer er hier een stadspark wordt rerealiseerd. De Zeebruggenaar is niet gediend met een vergiftigd geschenk.

Antwoord 1340:

Sanering site Knaepen

Volgens onze bronnen is er ook nog asbest aanwezig in de daken van de aanwezige loodsen.

De asbestinventaris werd afgeleverd en eens de eigendomsoverdracht een feit is, zullen de nodige stappen tot verwijdering gezet worden. Een recent plaatsbezoek van de dienst patrimoniumbeheer wijst erop dat er alvast geen onmiddellijk gevaar is. Er zijn bijzondere regels voor manipulaties van asbesthoudende materialen en eens zo ver zal alle asbest met de grootste omzichtigheid en uiteraard volgens de geijkte procedures worden verwijderd.

Wat zal hiermee gebeuren en wie betaalt hiervoor de sanering?

Vooraleer we hier een antwoord op kunnen geven, moet er eerst een concreet inrichtingsplan voorliggen. Hiervoor wordt de komende maanden een traject opgestart met de buurt. Eenmaal het lot van de opstallen duidelijk is, kunnen wij meedelen wat er met de loodsen zelf zal gebeuren.

De nieuwe eigenaar (de Stad dus) betaalt de nodige saneringskosten.

Een asbestsituatie zoals op het Oud-Cercle-terrein aan de MaZ dient ten allen tijde vermeden te worden, temeer er hier een stadspark wordt gerealiseerd. De Zeebruggenaar is niet gediend met een vergiftigd geschenk

Wij kunnen bevestigen dat wij bij ingebruikname van de site Knapen alle nodige daden zullen treffen om de veiligheid van de gebruikers, bezoekers en de buurt te garanderen. Er is een duidelijke ambitie van het stadsbestuur om er een kwalitatief park te realiseren en alles zal volgens de regels van de kunst uitgevoerd worden. Er is dus geen enkele reden of aanleiding om te spreken over 'vergiftigde geschenken'.

Vraag 1341: Raadslid Annick Lambrecht (30 september 2020)

Zwaar verkeer Ezelstraat – Hugo Losschaertstraat

Onlangs werd ik gecontacteerd door enkele bezorgde ouders van scholieren die school lopen in de buurt van de Ezelstraat. Door de werken aan de ondergrondse parking in de Hugo Losschaertstraat komt er heel wat zwaar verkeer in de schoolomgeving tijdens de begin- en eindtijden van de nabijgelegen school.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Hoeveel boetes werden er de laatste drie jaar uitgeschreven voor vrachtwagenchauffeurs die de venstertijden niet respecteren in de Hugo Losschaertstraat, de Ezelstraat, de Vlamingstraat, de Sint-Jorisstraat en de Vlamingdam? Graag overzicht van aantal boetes per straat per jaar gedurende de laatste 3 jaar.
2. Hoeveel boetes werden de laatste drie jaar uitgeschreven in de hele Brugse binnenstad voor het niet respecteren van de venstertijden?

Antwoord 1341:

Zwaar verkeer Ezelstraat – Hugo Losschaertstraat

De regel inzake venstertijden en tonnagebeperking is ondertussen vrij goed ingeburgerd wat kan afgeleid worden uit het feit dat in 2020 geen overtredingen meer zijn vastgesteld.

Op zich betekent dit geen waarborg rond de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen.

De toelatingen rond werken en verkeersbelemmeringen vermelden uitdrukkelijk om bewegingen bij het begin en einde van de schooltijden te vermijden.

Dit blijkt in de praktijk om diverse praktische en organisatorische redenen niet mogelijk.

Op die momenten zwaar vervoer verplicht bannen roept conflicten op met de beperkte venstertijden die nu al gelden.

De gevraagde cijfers zijn als bijlage gevoegd.

Inbreuken op venstertijden en tonnagebeperking

Selectie Binnenstad

	jan	feb	mar	apr	may	jun	jul	aug	sep	oct	nov	dec	totaal
2017	4	4	46	33	11	35	11	35	49	38	24	19	309
2018	7	8	6	7	2	2	0	2	4	5	5	5	53
2019	1	1	1	4	5	2	2	1	1	2	8	3	31
2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
Totaal	12	13	53	44	18	39	13	38	54	45	37	27	393

Selectie Straten

	2017	2018	2019	2020	Totaal
Ezelstraat	12	1	1	0	14
Sint-Jorisstraat	3	1	0	0	4
Vlamingdam	8	0	0	0	8
Vlamingstraat	12	3	1	0	16

Vraag 1342: Raadslid Andries Neiryck (4 oktober 2020)

Verkaveling Martens Hugo, Korte Molenstraat, 8200 Sint-Andries

Omtrent deze verkavelingsaanvraag heb ik een aantal vragen:

- Deze straat in de Korte Molenstraat is momenteel privaat eigendom, er werden in een eerdere fase al 9 woningen gerealiseerd. Er worden 15 extra woningen gepland na het afbreken van de loods. Blijft deze straat privaat eigendom?
- Er waren de laatste maanden al dikwijls problemen met de riolering in de wijken rond de Korte Molenstraat. Nog eens 15 woningen worden aangesloten op het rioleringsnet, Is het gescheiden rioleringsnet hier al gerealiseerd of staat dit op de planning?
- Kunnen hier extra bomen voorzien worden bij de straataanleg, gezien het merendeel van de aanwezige bomen gekapt zullen worden?

Antwoord 1342:

Verkaveling Martens Hugo, Korte Molenstraat, 8200 Sint-Andries

Het dossier zit momenteel nog in procedure dus is elke stellingname onder voorbehoud van beslissing door het college van burgemeester en schepenen alsook de gemeenteraad. Het is op vlak van de wegen inderdaad de bedoeling van de aanvrager om betreffende straat in de toekomst op te laten nemen in het openbaar domein. De administratie werkt dit dossier uit om de zaak der wegen in november voor te laten komen op de gemeenteraad.