

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 40 – 26 oktober 2021

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

Vraag 1644: Raadslid Janos Braem (27 september 2021)

Fijn stof in Brugge

Tot en met 2018 zijn er fijn stof metingen gebeurd om de luchtkwaliteit te meten. <https://www.brugge.be/open-data-milieu-natuur>

Op de website hierboven kan je heel wat open data vinden over de metingen. Deze metingen zijn echter allemaal geëindigd in 2018. In januari 2020 stelde raadslid Jos Demarest een vraag over de luchtkwaliteit en de metingen in Brugge. In dat antwoord las ik dat er momenteel gekeken wordt om terug sensoren te plaatsen.

We zijn momenteel anderhalf jaar verder, en daarom deze vragen:

1. Wat is de stand van zaken ivm de fijn stof metingen?
2. Worden er terug vaste sensoren geïnstalleerd met vaste data die kan gemeten worden?

Antwoord 1644:

Fijn stof in Brugge

Het stadslabo voert op verschillende manieren fijn stofmetingen uit:

1. Fijn stof meetfiets

Het stadslabo beschikt over een meetfiets die verschillende fracties aan fijn stof (PM10, PM2,5 en PM1, ultrafijnstof) kan meten. Er werd een succesvolle oproep gedaan naar vrijwilligers om met de meetfiets te rijden om zo nog veel meer data te verzamelen. Samen met de IT-dienst wordt een interface ontwikkeld waarmee een ruimtelijk beeld kan gevormd worden van de luchtkwaliteit en ook historische gegevens kunnen opgeroepen worden (om bijvoorbeeld trends weer te geven).

2. FIDAS-meettoestellen (fijn stof - hoge nauwkeurigheid)

Het stadslabo beschikt over 4 FIDAS-meettoestellen waarmee langdurige meetcampagnes (weken- maanden) kunnen uitgevoerd worden. In het kader van milieuklachten worden dergelijke meetcampagnes uitgevoerd, maar ook in het kader van beleidsondersteuning. De Vlaamse Milieumaatschappij beschikt over een vaste meetpost in de Stijn Streuvelstraat waar ook een dergelijk meettoestel staat.

Er werden de afgelopen jaren metingen uitgevoerd aan het station in Brugge, in de woonomgeving in Zeebrugge, Zwankendamme, in het Havengebied, in bepaalde straten gelinkt aan verkeersdrukke en naar aanleiding van klachten door houtkachels. In alle meetcampagnes bleek dat de huidige EU-normen voor PM10 en PM2,5 steeds behaald werden.

3. Multi-parameterluchtsensoren (verschillende luchtparameters - lagere nauwkeurigheid)

De bovenstaande 2 bronnen aan meetdata maken deel uit van dit fijnmazig meetnet wat betreft fijn stof. Er wordt ook onderzocht of nieuwe, goedkopere multi-parametersensoren hiervoor gebruikt kunnen worden. Tot nog toe werden 2 types sensoren getest. Rond de haven werden een vijftal sensoren van het type Qweriu getest. Dit project heeft 2 jaar gelopen en de resultaten en ervaringen worden momenteel verwerkt in een eindrapport.

Een tweede proefproject, met HOPU-sensoren, wordt momenteel uitgevoerd in de binnenstad. Dit kadert in het EU-project SCIFI. Deze test loopt nog tot november 2021. Onder andere door de coronapandemie heeft de levering van de sensoren heel wat vertraging opgelopen. Deze resultaten zullen mee verwerkt worden in het hierboven vermelde eindrapport.

De eindresultaten van deze proefprojecten en bijkomende informatie i.v.m. gelijkaardige types van multiparametersensoren zullen de basis vormen om de uitrol van dergelijke sensoren op een grotere schaal te starten in Brugge. De afweging tussen kostprijs (aankoop en onderhoud) en accuraatheid van de metingen wordt hierbij meegenomen.

Daarnaast wordt samen met IMEC (Interuniversitair Micro-Electronica Centrum) een digital twin van de stad ontwikkeld waarbinnen ook onderzocht wordt op welke manier de verschillende datastromen m.b.t. luchtkwaliteit gecapteerd kunnen worden en een makkelijke raadpleging en beleidsplanning mogelijk maken.

Vraag 1645: Raadslid Annick Lambrecht (27 september 2021)

Snelheid Dorpsstraat/Leiselestraat Sint-Michiels

Recent werd ik gecontacteerd door bewoners uit de omgeving van de Dorpsstraat en Leiselestraat in Sint-Michiels. In deze zone zou er op sommige momenten, vooral 's avonds en 's nachts, snelheden gehaald worden tot 70 km/u.

In de vorige legislatuur werd er reeds een projectmatige snelheidsprocedure uitgevoerd door de lokale politie. De resultaten daarvan bevestigden het snelheidsprobleem in deze straten. Maar liefst 38,7 procent van de bestuurders reed er te snel (vooral in de Leiselestraat). De politie zette daarop een snelheidsindicatiebord. Toen ook dat niet het gewenste effect had werd overgegaan tot repressieve flitscontroles.

Gezien de vorige snelheidsprocedure van een aantal jaren geleden terug dateert en het snelheidsprobleem blijft, vragen de bewoners het volgende:

1. Is een nieuwe snelheidsprocedure mogelijk?
2. Voorziet het stadsbestuur infrastructurele ingrepen om het snelheidsprobleem in deze buurt aan te pakken? Zo ja, welke ingrepen en wat is het plan van aanpak en timing? Zo niet, hoe wil het stadsbestuur het snelheidsprobleem op deze locatie op een structurele manier aanpakken?

Antwoord 1645:

Snelheid Dorpsstraat/Leiselestraat Sint-Michiels

Vraag 1: Is een nieuwe snelheidsprocedure mogelijk?

Leiselestraat

Omdat de Leiselestraat als omleidingsroute werd gebruikt naar aanleiding van de werken in de Heidelbergstraat, werd daar heel recent nog (mei – juni 2021) een snelheidsindicatiebord geplaatst om de bestuurders te sensibiliseren. De resultaten toonden aan dat resp. 12,24% (rijrichting Ten Briele) en 16,91% (rijrichting Rijselstraat) van de bestuurders een snelheidsovertreding beging. Omdat er een beperkt snelheidsprobleem bleek te bestaan in de rijrichting van de Rijselstraat, werden vervolgens repressieve snelheidscontroles aangevraagd tijdens de piekmomenten. Deze

repressieve snelheidscontroles zijn nu nog volop bezig. Afhankelijk van deze resultaten kunnen dan nog bijkomende maatregelen worden gepland.

Dorpsstraat

In de Dorpsstraat zal een projectmatige snelheidsprocedure worden opgestart. Dit betekent concreet dat er in een eerste fase – en rekening houdend met een ruime wachtperiode door overbevraging van de meettoestellen – een anoniem telapparaat zal worden geplaatst zodat objectieve gegevens over de gevoerde snelheden kunnen verzameld worden. Als blijkt dat er zich een snelheidsprobleem stelt, dan wordt overgegaan tot het plaatsen van een preventief snelheidsindicatiebord om de bestuurders te sensibiliseren en een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen. Indien ook deze preventieve snelheidsmaatregel geen positief effect heeft op het verkeersgedrag, dan zullen gerichte repressieve snelheidscontroles worden uitgevoerd tijdens de piekmomenten. In een laatste fase kunnen bijkomende maatregelen worden onderzocht door de wegbeheerder.

Vraag 2: Voorziet het stadsbestuur infrastructurele ingrepen om het snelheidsprobleem in deze buurt aan te pakken? Zo ja, welke ingrepen en wat is het plan van aanpak en timing? Zo niet, hoe wil het stadsbestuur het snelheidsprobleem op deze locatie op een structurele manier aanpakken?

De resultaten van de projectmatige snelheidsprocedures zullen worden afgewacht vooraleer er eventueel bijkomende maatregelen zullen onderzocht worden.

Vraag 1646: Raadslid Sandrine De Crom (27 september 2021)

Kwekersstraat

De Kwekersstraat wordt als sluiptweg gebruikt voor het verkeer dat uit de Langestraat richting Kruispoort rijdt of de stad wenst te verlaten. Vaak wordt er te snel gereden, in elk geval meer dan de toegestane 30 km/uur wat in de hand wordt gewerkt door het kaarsrechte karakter van de straat. De Kwekersstraat is een smalle straat met erg smalle voetpaden waar vaak nog obstakels (fietsen, vespa's, ...) staan wat de voetganger, rolstoelgebruiker, ... verplicht op de rijweg te lopen. Deze straat is niet geschikt voor doorgaand verkeer. Zou het geen optie zijn op het einde van de Konfijtsstraat met de Balsemboomstraat een verbodsbord te plaatsen waardoor niet meer naar rechts kan worden afgeslagen? Dat zou ervoor zorgen dat de lus Kwekersstraat en Balsemboomstraat alleen nog plaatselijk verkeer zou aantrekken. Dit zou ook met zich meebrengen dat de rijrichting van het stukje Balsemboomstraat – Kazernevest zou moeten omgekeerd worden wat meteen een gevaarlijk uitkomen op de Kazernevest (met verkeer van beide zijden komende) opheft. Ik begrijp dat deze oplossing het sluiptverkeer verlegt naar het Bilkske (en eventueel de Predikherenstraat-Coupure). Daar is de situatie echter helemaal anders. Het Bilkske heeft brede voetpaden, zo goed als geen bewoning aan de kant van de Langestraat, en is een brede straat die aan de kant van de Kazernevest een overzichtelijk kruispunt heeft met alleen verkeer dat van rechts komt. Dit heeft ook voor de bewoners van de Kwekersstraat het nadeel dat ze niet meer onmiddellijk naar de Kruispoort weg kunnen, maar dus ook het blokje om via Balsemboomstraat, Bilkske zouden moeten doen. Bewoners wisten mij te vertellen dat dit bij een rondvraag in de buurt geen probleem bleek te zijn. Er is een gebrek aan parkeerplaatsen voor vespa's, (brom)fietsen, ... Ter hoogte van huisnummers 16 en 18 (en zelfs verder) is het voetpad slechts 50 à 60 cm breed. Dat betekent dat het voor de bewoners onmogelijk is met een rolstoel, kindervan of fiets binnen in of buiten hun huis te gaan.

Is deze straat al eens grondig geëvalueerd? Wat waren de bedenkingen?
Graag uw verbeteringsvoorstellen.

Antwoord 1646:

Kwekersstraat

In maart 2021 werd het kabinet van de Burgemeester reeds gecontacteerd om de situatie in de Kwekersstraat aan te kaarten. Een bewoner klaagde over te veel en te snel verkeer in de Kwekersstraat. Er werd een telapparaat geplaatst tussen 22 april en 2 mei 2021, dit ter hoogte van de Kwekersstraat nr. 68. Uit analyse van deze telgegevens bleek dat 2,46% van de voertuigen te snel reed. Gezien dit binnen de normen viel die intramuros werden opgesteld, werd de snelheidsprocedure niet verder gezet.

Per uur reden er gemiddeld een 30-tal voertuigen, met pieken tot 40 personenautoequivalent (PAE) tijdens de spits. Wanneer we dit toetsen aan de capaciteit van de wegencategorisering dan is de leefbaarheidsgrens hier ingesteld op 250 PAE/uur. De gemeten waarden zijn dus nog ver onder de leefbaarheidsgrens.

Wanneer het laatste gedeelte Balsemboom zou worden afgesloten, dan zou alle verkeer inderdaad meer via het Bilkske en Predikherenrei moeten rijden. Hierdoor zou de verkeersdruk zich gaan verplaatsen, wat geen gewenste situatie is. De bewoners in het gedeelte Balsemboomstraat zouden dan ook een heel eind moeten omrijden.

In de Kwekersstraat is er een gemiddelde parkeerdruk van 95%. Dit is zeer hoog. Nagenoeg alle plaatsen zijn praktisch ook bezet. Sommige bewoners beschikken over meerdere vervoermodi, maar zijn niet in de mogelijkheid om dit vervoersmiddel inpandig te stallen. Deze worden dan op het openbaar domein gestald. Als er parkeerplaatsen zouden geschrapt worden, dan zouden de bewoners hun voertuig niet meer kunnen stallen. We kunnen helaas niet voor beide vervoersmodi een parkeerplaats voorzien.

Omtrent de breedte van het voetpad is dit een fenomeen dat we in de volledige binnenstad op specifieke locaties ervaren. Indien het voetpad hier verbreed zou worden, blijft er onvoldoende vrije doorgang over voor hulpverleningsvoertuigen. Dit aanpassen is helaas niet mogelijk.

Op basis van de telresultaten die in april werden bekomen en de huidige parkeerdruksituatie worden er geen infrastructurele maatregelen in de Kwekersstraat genomen.

Vraag 1647: Raadslid Pascal Ennaert (29 september 2021)

Pad Jasmijnstraat/Sint-Katarinastraat

In de vorige legislatuur kregen inwoners van de bloemenwijk op Assebroek te horen dat er van de Jasmijnstraat naar de Sint-Katarinastraat een pad ging gecreëerd worden om een vlotte voetgangersverbinding te hebben tussen de parking en de nabijgelegen school.

Daartoe werden in 2018 al verkennende gesprekken opgestart met de eigenaar van dit pad, de kerkfabriek. Toen werd ook beslist om de aanleg van dit pad mee te nemen in de volledige heraanleg van het Bloemenkwartier.

Graag had ik volgende vragen gesteld:

- Is dit pad meegenomen in de plannen voor de heraanleg van de bloemenwijk?
- Zo ja, graag een concrete timing voor uitvoering.

Antwoord 1647:

Pad Jasmijnstraat/Sint-Katarinastraat

Het pad langs de kerk tussen de Jasmijnstraat en de Sint-Katarinastraat wordt inderdaad mee vernieuwd. Het zal in dezelfde soort betonstraatsteen (22/11/10 kleur sahara) aangelegd worden als de Jasmijnstraat.

Over de timing van de werken is nog niet veel bekend. Dit kan pas uitgewerkt worden op de coördinatievergadering met de aannemer. Daar wordt de fasering van de werken besproken.

Normaal zouden de nutsmaatschappijen moeten beginnen in januari 2022, maar dat hangt af van het resultaat van de beroepsprocedure tegen de kapvergunning van de bomen. De bomen moeten geroid worden voor de nutsmaatschappijen beginnen.

Vraag 1648: Raadslid Annick Lambrecht (1 oktober 2021)

Petitie snelheid N31

In de media vernamen we dat de actiegroep Brugse Mobiliteit Anders bij het Agentschap Wegen en Verkeer een petitie indiende met de vraag om de snelheid op de N31, tussen de Bevrijdingslaan en de Blankenbergse Steenweg, terug te verhogen naar 120 km/u.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Wat denkt het stadsbestuur van het voorstel tot snelheidsverhoging op dit stuk van de N31? Zal het stadsbestuur zich verzetten tegen deze aanhoudende vraag van deze actiegroep die mijns inziens de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in gedrang brengt?
2. Wordt het stadsbestuur door AWW betrokken in deze? Vindt er overleg plaats tussen AWW en het stadsbestuur?

Antwoord 1648:

Petitie snelheid N31

Vooreerst wensen we de visie van AWW op hoofdlijnen mee te delen, we citeren een mail dd. 18 10 2021:

Er zijn meerdere argumenten om het snelheidsregime op de N31 tussen de E40 en A11 op 90km/u te houden. Eerste drie van onderstaande argumenten hebben betrekking op deelsegmenten van de N31 tussen E40 en A11. Wat resulteert in het laatste argument.

1. op het aansluitende wegvak van de A11 is eveneens een snelheidsregime van 90km/u ingesteld. Dit om het verkeer op een veilige manier tot stilstand te kunnen brengen bij opgehaalde Roskambruggen en omwille van de rol die de wind speelt op grote hoogte.
2. vergevingsgezinde wegen: aanwezigheid van obstakels binnen de benodigde veiligheidsstroken voor 120km/u.
3. de in- en uitvoeglengte ter hoogte van het complex N9 is te kort voor een toegelaten snelheid van 120km/u. De invoeging ter hoogte van de N371 is te kort voor 120km/u.
4. een uniforme snelheid op de N31: dit is duidelijk naar de weggebruiker en zorgt voor minder turbulentie in het verkeer.

Hoger is een analyse die perfect in lijn ligt van de analyse die onze diensten (dienst Mobiliteit en lokale politie) parallel maakten. Het zou dixit onze diensten onbegrijpelijk zijn om na de talrijke investeringen in de N31 die zorgden dat we de status "dodenweg" eindelijk achter ons kunnen laten, terug verkeersonveiligheid in de hand te werken. In deze kunnen we meedelen dat het stadsbestuur ook vragende partij is om het huidig snelheidsregime te behouden / om niet in te gaan op de vraag van de actiegroep.

Als antwoord op uw laatste vraag: over deze problematiek was er uiteraard overleg met AWW en onze diensten.

Vraag 1649: Raadslid Yves Buysse (7 oktober 2021)

Barema's jobstudenten

Is het mogelijk om mij de barema's te bezorgen die gehanteerd worden in de contracten met jobstudenten?

Antwoord 1649:

Barema's jobstudenten

De barema's die we hanteren voor de jobstudenten zijn de volgende:

- Voor de redders: de weddeschaal D1 met 0 jaar anciënniteit en aangevuld met hard- en standplaatstoelage;
- Voor alle andere jobstudenten: de weddeschaal E1 met 0 jaar anciënniteit en aangevuld met hard- en standplaatstoelage.

Het verschil is er gekomen door de noodzaak aan de invulling van de zeebadendienst en de vaststelling dat we concurrentieel moeten zijn in ons weddenaanbod in vergelijking met de andere kuststeden die op hetzelfde moment ook nood hebben aan redders.

Vraag 1650: Raadslid Pascal Ennaert (8 oktober 2021)

Voetbalterreinen Gulden Kamer na Frisbee-toernooi

De laatste dagen van september en het eerste weekend van oktober werd in de Gulden Kamer op de rugby-terreinen en de voetbalvelden aldaar een internationaal frisbee-toernooi afgewerkt. Het was niet de eerste keer dat dergelijk toernooi doorging in de Gulden Kamer. Het was wel de eerste keer dat zo'n intens toernooi gepaard ging met hevige regenval.

De gevolgen laten zich raden. Door het intens en soms ook oneigenlijk gebruik werden de terreinen in ware modderpoelen herschapen (zie de foto's in bijlage).

Waar een Frisbeetornooi in het verleden nooit problemen opleverde vrezden onder meer de gebruikmakende Rugbyclub, de Cercle Ladies en Dosko Brugge dat de velden voor de rest van het seizoen verloren zijn.

Ook de Groendienst moet de wanhoop nabij zijn.

Een frisbeetornooi van deze schaal in onze stad moet kunnen, maar het mag de reguliere seizoenen van andere sportclubs niet hypothekeren.

Vandaar volgende vragen:

Werden met de organiserende Frisbeeclub goede afspraken gemaakt over het betreden van de velden door supporters enerzijds en gemotoriseerd materiaal anderzijds?

Werden deze afspraken wel of niet nagekomen?

Werden er gezien de hevige regenval tijdens de toernooidagen aan de organisatoren bijkomende leefregels opgelegd en werden deze nagekomen?

Wordt er een evaluatie van het Frisbeetornooi en de impact op de velden voorzien?

Welke lessen trekt men uit de situatie voor eventuele volgende gelijkaardige drukke sportevenementen en de impact ervan voor de grasvelden?

Welke maatregelen kunnen worden genomen om de velden toch nog voor de rest van de rugby- en voetbalseizoenen te vrijwaren?

Is het niet beter om bij volgende frisbeetornooien maximaal gebruik te maken van het aanwezige kunstgrassterrein eerder dan van de voor intensief gebruik zeer gevoelige grasvelden.

Antwoord 1650:

Voetbalterreinen Gulden Kamer na Frisbee-toernooi

Het is inderdaad positief voor het sportlandschap in Brugge dat dergelijke Europese toernooien met een internationaal deelnemersveld naar onze stad komen. Er werden met de Freezzz Beezzz vooraf duidelijke afspraken gemaakt over de covid-maatregelen en het gebruik van de Gulden Kamer. De organisatie doet dat steeds voortreffelijk en zeer professioneel. Helaas ging hun toernooi gepaard met onvoorziene en hevige regenval. Na de eerste toernooidag (op donderdag) lagen de velden er op vrijdag nog fantastisch bij. Had het dus niet zo zwaar geregend, ging de schade minimaal zijn. Maar toen gingen de hemelstuiven open.

Onze sportdienst werd op vrijdagavond verwittigd en nam toen dezelfde foto's als u. In overleg met de organisatie namen zij de nodige beslissingen. De Freezzz Beezzz gingen meteen aan het puzzelen. Zo werd er niet meer gespeeld op de velden die Dosko Sint-Kruis en de Cercelladies voornamelijk gebruiken. Ook werd er gevraagd de supporters maximaal aan de zijkant van het veld te plaatsen. Uiteraard begrepen we de opmerking van de organisatie dat dit moeilijk te organiseren was. Opwarmen met een frisbee doe je niet op een kleine ruimte. En wie als supporter meekwam van het buitenland, laat zich niet gemakkelijk op 20 meter afstand van de wedstrijd plaatsen. De Freezzz Beezzz gaven intussen (op zaterdag) ook al mee dat hun toernooi niet meer volledig zou gespeeld worden.

Op maandag werd de schade opgemeten en nam de sportdienst de beslissing dat de velden moesten rusten. Ook zij begonnen hiermee aan een ingewikkelde puzzel, maar voor elke gebruiker werd er

een oplossing gevonden. Vooral Dosko Sint-Kruis was met al haar trainingen zeer tevreden met de inspanningen van de stad. Leuk om weten: de Freezzz Beezz stonden die week hun gereserveerde kunstgrasveld af aan Dosko Sint-Kruis, om maar te duiden dat ze vol goede bedoelingen waren en deze situatie ook liever niet hadden gehad.

Intussen werden de velden bewerkt en getold door de dienst Openbaar Domein en valt de schade (in vergelijking met de situatie tijdens het tornooi) goed mee, op enkele mindere stroken na. Er kan vanaf dit weekend weer gevoetbald worden.

We maken in dit verhaal twee conclusies. Enerzijds maken we vanuit de stad in de toekomst een extra overweging als er een groot sportevenement wordt aangevraagd in het begin van het sportseizoen. Anderzijds benadrukken we nog eens dat dit een spijtige toevalstreffer was en dat de organisatie zich uiterst positief, meewerkend en professioneel heeft opgesteld.

Vraag 1651: Raadslid Stefaan Sintobin (13 oktober 2021)

Fusie tussen de havens Antwerpen en Zeebrugge

Begin 2021 werd aangekondigd dat de havens van Antwerpen en Zeebrugge zouden fusioneren. Het fusiebedrijf, "Port of Antwerp Bruges", wordt de op een na grootste haven van Europa), die samengeteld zo'n 278 miljoen ton aan goederen verzet. Het samengaan stond al een paar jaar in de steigers. Alle betrokken partijen spraken van een "historische" deal.

Graag kreeg ik een stavaza in dit dossier.

Antwoord 1651:

Fusie tussen de havens Antwerpen en Zeebrugge

De MBZ en de haven van Antwerpen zitten volop in het integratietraject, waar een gemengd projectteam is samengesteld dat een reeks van werkpakketten stuurt.

1. Legal werkpakket.

BMA

- Controle of de vrije mededinging door de samenwerking niet wordt verstoord.
- Prenotificatiedocument is ingediend.
- Marktbevraging is lopend (overslagbedrijven, rederijen, concurrerende havenbedrijven,...).
- Doorlooptijd prenotificatiefase = voorlopige doelstelling eind 2021.

Aanpassing Havendecreet: finale teksten afgerond.

2. Arbeidsrechtelijk:

- Voorbereiding en uitwerking arbeidsvoorwaarden in finale fase.
- Gesprekken met vakorganisaties starten op in november.

3. Operaties: Processen en systemen:

- In kaart gebracht welke systemen en processen moeten wijzigen voor de closing (eind 1ste kwartaal 2022) en wat kan wijzigen in eerste 2 jaar van het nieuwe bedrijf.

4. Ondernemingsplan voor de eerste 4 jaar in voorbereiding.

5. Volgende stappen:

- Organisatie opbouw nieuwe bedrijf.
- Aandeelhoudersovereenkomst.

6. Voorlopige planning: april 2022 closing.