

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 10 – 15 maart 2022

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 1795: Raadslid Benedikte Bruggeman (24 januari 2022)

Nachtopvang Havenstraat/ Wachthokje/ Fietskluis

De vereniging Sas, waar ik lid ben in de raad van bestuur en de algemene vergadering, zoekt al een tijdje naar de ruimte en de mogelijkheid om een afgesloten fietskluis (voor het personeel en de vrijwilligers) en een wachthokje of afdak te voorzien voor de wachtende daklozen alvorens zij binnen kunnen in de nachtopvang. Gelegen aan de Havenstraat te Brugge.

Ikzelf ben al meerdere malen aangesproken en gemaïld betreffende de overlast die de mensen, die gebruik maken van de nachtopvang, brengen in het ING-kantoor gelegen naast de opvang.

Klanten die gebruik maken van de geldautomaat in de hal van de bank, voelen zich niet veilig, Ook klaagt men over de afval die achtergelaten wordt aldaar en buiten aan het Fort Lapin. Kunnen er daar vuilbakken geplaatst worden die geleidigd worden door de stadsdiensten?

Kan er hier snel een oplossing komen? Gelet op het feit dat deze problematiek blijft aanslepen.

Wil in bijlage het schrijven van Mevrouw Veerle Van Vynckt vinden.



2021-10
nachtopvang wacht

Antwoord 1795:

Nachtopvang Havenstraat/ Wachthokje/ Fietskluis

Er is een bespreking geweest met vertegenwoordiging van het OCMW, Mintus, welzijnsvereniging 't Sas en de stad.

Wachtinfrastructuur voor daklozen:

Met betrekking tot de overlast door wachtende daklozen is onderzocht waar een schuilinfrastructuur kan worden geplaatst.

Uit diverse voorstellen was er een consensus voor de locatie op de R30 in het groen nabij het kanaal.

Dit om volgende redenen:

- De schuilinfrastructuur sluit aan op het fietspad en voetpad en is ook bruikbaar voor mensen die wachten ten gevolge van een openstaande brug.
- De wachtenden worden niet automatisch gelinkt aan de nachtopvang.
- Vanuit de schuilinfrastructuur is het gebouw van de nachtopvang duidelijk zichtbaar.

- Er is voldoende ruimte.

Vervolgtraject:

- De locatie is gelegen op openbaar domein in beheer van AWV. AWV wordt om toelating gevraagd.
- Er wordt een ontwerp opgemaakt voor de schuilinfrastructuur.

Fietstrommel

De fietsen kunnen geplaatst worden in een fietstrommel. AWV gaat akkoord met het plaatsen van een fietstrommel met inname van één parkeerplaats verderop in Fort Lapin (ventweg).

Zwerfvuil in de nabije omgeving

Het zwerfvuil is maar in beperkte mate te wijten aan de daklozen die gebruik maken van de nachtopvang. De overlast is het grootst aansluitend op het private domein in ontwikkeling en de winkels die er nu nog zijn.

We zullen de preventiedienst of de politie vragen de uitbater van de winkel aan te spreken met de vraag een vuilnisbak te plaatsen nabij de winkel.

Het Sas kan ook een vuilnisbak plaatsen nabij de inkom van de accommodatie.

Er wordt nagezien om de bestaande openbare vuilnismand te verplaatsen en op termijn een bijkomende afvalmand te plaatsen aan de schuilinfrastructuur.

Vraag 1796: Raadslid Annick Lambrecht (10 februari 2022)

Stationsomgeving R30

De Vlaamse overheid en stad Brugge willen zoals [eerder aangekondigd](#) het complexe verkeersknooppunt aan het Brugse station aanpakken om ervoor te zorgen dat de vele voetgangers en fietsers op een veilige manier de ring kunnen oversteken. Maar dat is niet alles.

Het in de bedoeling de kruispunten op de ring, in de omgeving van het station, te optimaliseren zodat deze omgeving voor de vele gebruikers een aantrekkelijke site wordt. Eind deze week worden de resultaten van deze studie voorgesteld op een infomarkt.

De startnota over deze herinrichting is klaar.

Het is een erg ambitieus engagement voor de toegangspoort tot Brugge.

De afgelopen maanden werden reeds stappen gezet richting projectnota die Brugge in april wil finaliseren.

Brugge rekent hier op samenwerking en financiële steun van de vlaamse overheid.

IK heb volgende vragen :

1 : wat is het specifieke engagement op vandaag van de Vlaamse overheid ?

2 : wat is de timing voor verderzetting van dit ambitieus project ?

3 : wanneer zal eerste schop worden gezet voor dit project in Brugge ?

Antwoord 1796:

Stationsomgeving R30

Vooreerst wensen we te verwijzen naar de omstandige toelichting gebracht op een vorig berek, alsook naar de startnota die u ontving.



22060 bijlage -
20200526_GR_Goed

1. Dit project is een belangrijk actiepoint uit het beleidsprogramma van Stad Brugge. In uitvoering daarvan werd al in 2019, bij aanvang van de legislatuur, een overlegstructuur opgezet met MOW en AWV, als wegbeheerder van de gewestweg R30. Uit die gesprekken kwam dan een concrete samenwerkingsovereenkomst tussen het stadsbestuur en AWV voort. Deze samenwerkingsovereenkomst (toegevoegd in bijlage) werd in zitting van 26 mei 2020 door de gemeenteraad goedgekeurd.

De samenwerkingsovereenkomst had als voorwerp het gezamenlijk uitvoeren van een studie voor een veilige en vlotte mobiliteit in de stationsomgeving van Brugge om zo te komen tot een duidelijke visievorming in functie van een strategisch stadsontwikkelingsproject voor stad Brugge. Dit moest in een eerste fase uitgewerkt worden volgens de opgelegde Vlaamse procedure van het opstellen van een start- en projectnota.

Na goedkeuring van het bestek voor de aanstelling van een studiebureau door de gemeenteraad op 26 mei 2020 werd deze belangrijke opdracht vervolgens gegund aan Tractebel Engineering nv in zitting van 5 oktober 2020.

In september van 2021 werd de fase 'startnota', met afweging van alle mogelijke alternatieven, afgerond. Uit die afweging kwam het voorkeursconcept naar voor. Dit werd nu in februari publiek, samen met wegbeheerder AWV, gecommuniceerd.

Het traject sinds 2019 werd in een bijzonder constructieve samenwerking doorlopen door Stad Brugge en het Vlaams Gewest, AWV. Maar eerst moet er natuurlijk een consensus zijn over de oplossingsrichting. Als die er is, kan de kostprijs van de weerhouden voorkeursoplossing geraamd worden. Dit kan niet sneller. Nu is de raming van de kostprijs van het totaalproject gekend. Er is momenteel positief overleg lopende met de Vlaamse overheid en met minister Peeters om de nodige budgetten te voorzien in het GIP.

Voor de volgende stappen in het traject, na afronding van de fase 'projectnota' (nu voorzien dit voorjaar), zal een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen Stad Brugge en AWV opgemaakt worden. Deze wordt later dit jaar dan ook ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

2. De indicatieve timing voor het verder verloop van dit project ziet er als volgt uit. Uiteraard is dit onder voorbehoud van de verschillende nog te doorlopen procedurele stappen in dit grootschalig en complex dossier en onder voorbehoud van het effectief ter beschikking zijn van de noodzakelijke budgetten.

Goedkeuring projectnota: voorjaar 2022.

Aanstelling ontwerper in functie van opmaak detailontwerp (nodig in functie van bestek uitvoering en opmaak omgevingsvergunningaanvraag): 2022-voorjaar 2023.

Procedure omgevingsvergunningaanvraag: 2023.

Start werken: 2024.

3. Zoals u hierboven kunt lezen, is het de ambitie om in het jaar 2024 met de werken te starten. Dit in de wetenschap dat dit een zeer strak tijdschema is waarin nog enorm veel werk moet verzet worden en rekening houdend met de voorbehouden zoals vermeld onder punt 2 hierboven. Maar voor Stad Brugge is dit een bijzonder belangrijk project waar, net zoals in de voorbije jaren, ook de komende periode prioriteit aan zal gegeven worden.

Vraag 1797: Raadslid Raf Reuse (12 februari 2022)

Werkgroep Politie Brugge, diversiteitsdienst & Unia

Via sociale media zag ik dat in het kader van het ECCAR-plan een werkgroep werd opgestart tussen Politie Brugge, de diversiteitsdienst en Unia. Het betreft een pilootproject waarbij wordt samengewerkt rond de thema's discriminatie en diversiteit. Het project ziet er veelbelovend uit, maar het is mij niet helemaal duidelijk wat het precies omvat.

Ik heb de volgende vragen:

1. Wat houdt het pilootproject precies in?

2. Word er ook een aanpak tegen etnisch profileren uitgewerkt? Ik denk dan aan bewustmaking, trainingen, het registreren van identiteitscontroles enz.

Antwoord 1797:

Werkgroep Politie Brugge, diversiteitsdienst & Unia

1. Wat houdt het pilootproject precies in?

Bepaalde acties van het ECCAR plan zijn inherent verbonden aan specifieke opdrachten van de lokale politie. Het betreft onder andere de aanpak van haatdelicten en conflicten die een discriminatoire grondslag hebben. Om dit op een efficiënte en doelgerichte manier te laten verlopen, werden er binnen de lokale politie interne aanspreekpunten aangesteld. Zij zijn verantwoordelijk om bewustmakingsacties rond racisme en discriminatie mee uit te voeren en uit te dragen.

In de aanloop van het opstellen van het ECCAR-plan, trad een politiecommissaris op als referentiepersoon discriminatie/racisme en haatmisdrijven bij de lokale politie.

In die hoedanigheid werd hij nauw betrokken bij de ontwikkeling van verbintenis 10 van het 10-puntenplan ECCAR van de stad Brugge.

Om in het korps deze verbintenis volgens de 4 sporen uit te voeren bleek het belang om hiervoor een draagnet te kunnen creëren van personen die werkzaam zijn in de verschillende diensten van het politiekorps en die onmiddellijk nauw betrokken worden bij de verdere initiatieven rond dit thema.

Heel wat enthousiaste medewerkers konden hiervoor onmiddellijk gevonden worden. De werkgroep was dus een eerste aanzet om verbintenis 10 "beheer van haatmisdrijven en conflicten" van het ECCAR-plan verder uit te diepen.

Het eigenaarschap ligt hier bij de politie wat enerzijds noodzakelijk is gezien hun bevoegdheden, maar anderzijds ook een grotere betrokkenheid genereert bij dergelijke actuele thema's.

Ondersteuning daarbij wordt geboden door zowel Unia als de Diversiteitsdienst.

Er is reeds gestart met een opleidingstraject voor de aanspreekpunten.

Een eerste vormingsmoment (halve dag) is doorgegaan op 26 januari 2022. Vandaar de publicatie van Unia op hun sociale media en die van politie Brugge.

Op 5 april zal het tweede vormingsmoment (ganse dag) doorgaan.

Daarna is de politiewerkgroep voldoende gevormd om in een volgende fase een verder plan van aanpak uit te voeren, samen met Unia en de dienst diversiteit van de stad Brugge. Wat dit plan van aanpak allemaal zal inhouden en hoe dit verder zal uitgewerkt worden, is allemaal nog niet gekend en zal het onderwerp uitmaken een eerste werkvergadering met deze werkgroep in de komende maanden.

Doel van de opleiding is alvast kennisverwerving: Wat betekent discriminatie? Wat zegt de wetgeving over discriminatie? Wat is er strafbaar? Wat is een haatmisdrijf en -boodschap? Hoe kunnen we die herkennen? Hoe kunnen we die rapporteren? Wat zegt het strafrecht ter zake en Col 13? In de tweede fase (april) zullen er linken gelegd worden met de praktijk waarbij vertrokken wordt vanuit een aantal concrete cases.

De bedoeling is dat er na de opleiding ook nog regelmatig intervisiemomenten met de aanspreekpunten georganiseerd zullen worden. Eveneens zal er rond deze materie een jaarlijks vierhoeksoverleg tussen Stad, Politie, Unia en Parket georganiseerd worden met als doel een betere afstemming en opvolging te bekomen.

2. Word er ook een aanpak tegen etnisch profileren uitgewerkt? Ik denk dan aan bewustmaking, trainingen, het registreren van identiteitscontroles enz.

Etnisch profileren is een aspect dat zeker aan bod zal komen tijdens de opleiding in april. Hierbij nemen we zowel de concrete aanpak bij interventies, het beschikbaar cijfermateriaal en hun ervaringen mee in oorschouw. Van daaruit zal er verder gewerkt worden.

Vanuit de korpsleiding werden ook de afgelopen jaren extra inspanningen geleverd op vlak van training en bewustwording bij de operationele personeelsleden. Ondertussen hebben 88 personeelsleden reeds de voortgezette opleiding 'Holocaust, Politie en mensenrechten' gevolgd en 54 personeelsleden de voortgezette opleiding 'Moeilijke vragen omtrent islam en islamisme'.

Opleiding 'Holocaust, Politie en mensenrechten'

In deze opleiding worden in een 1e module processen en mechanismen besproken die kunnen leiden tot ernstige inbreuken op de mensenrechten en wordt de link gelegd vanuit een historisch perspectief (de rol van de Belgische overheid en de politie tijdens de Jodenvervolging WOII) naar de eigen leefwereld en de professionele situatie. Dit gaat telkens samen met een bezoek aan het Holocaust-museum in Mechelen.

In een 2e interactieve module komen onder meer het wettelijk referentiekader, analyse van het eigen referentiekader en tips rond reageren op discriminerende uitlatingen aan bod.

Opleiding 'Moeilijke vragen omtrent islam en islamisme'

In deze opleiding wordt ingezet op een betere kennisverwerving inzake andere religies en culturen. Door een betere kennis van de basisfundamenten van de islam en de verschillen in religie en cultuur wordt ingezet op bewustwording van de politiemensen in de eerste lijn.

De politiemensen waarvan wij vermoeden dat hun houding ten aanzien van anders gekleurde burgers afwijkend zou kunnen zijn, worden ook verplicht naar deze opleidingen gestuurd. Er is geen aparte registratie van identiteitscontroles (dit zou overigens bijzonder omslachtig zijn), maar ze kunnen in geval van klachtbehandeling wel getraceerd worden en leiden dan ook systematisch tot een dwingende vraag om verantwoording en uitleg omtrent de omstandigheden waarin deze gebeurde.

Artikel 34 van de wet op het politieambt geeft ook duidelijk aan in welke omstandigheden en om welke redenen identiteitscontroles kunnen gebeuren.

De meeste klachten die ons politiekorps bereiken waarbij racisme en etnisch profileren als issues worden genoemd, betreffen klachten in het kader van identificaties en verkeersovertredingen waarbij ook de niet anders gekleurde burgers werden gecontroleerd en geverbaliseerd. Deze klachten houden bijgevolg geen steek.

Slechts een drietal keren in de voorbije jaren heeft de Dienst Intern Toezicht een klacht ontvangen waarbij een anders kleurig persoon aangaf dat hij /zij mogelijks expliciet geïsoleerd werd vanwege de huidskleur. Dit werd nader onderzocht. In deze drie dossiers was er hoegenaamd geen sprake van onderliggende racistische bewegingen.

Betrof:

1. Een taxichauffeur die zich geïsoleerd voelde, doch die herhaaldelijk met niets in orde bleek betreffende de wetgeving.
2. Een moeder die via de burgemeester liet weten dat haar zoon geïsoleerd werd omwille van zijn huidskleur. De jongen was gekend voor talloze feiten en elke controle werd terecht en weloverwogen uitgevoerd.
3. Een fietser die de hem verbaliserende motorrijder verweet een racistische houding te hebben en racistische taal te gebruiken. Bodycambeelden toonden het tegendeel aan: de motorrijder werd door de fietser verweten een racist te zijn. De motorrijder bleef kalm ten aanzien van de fietser die net een overtreding had gemaakt door in tegengestelde rijrichting op het fietspad te rijden.

Vanuit het oogpunt van de politie kunnen we meegeven dat één politiemans van Chinese herkomst omwille van zijn uiterlijk expliciet verbaal geïsoleerd werd. Voor deze feiten werd een proces-verbaal opgesteld.

Aanvullend:

In onze politiedatabanken werd het FENOMEEN 'discriminatie en haatmisdrijven' weerhouden, waardoor we een overzicht krijgen van het aantal dossiers.

Ook dit aspect dient immers te worden belicht: het kwalitatief afhandelen van dergelijke klachten en aangiftes illustreert de bewustwording van de problematiek door de politiemedewerkers.

Volgende aanvankelijke processen-verbaal werden opgesteld:

Aanzet tot discriminatie, haat en geweld jegens een persoon (racisme en xenofobie)

3 in 2018
6 in 2019
4 in 2020
6 in 2021
4 in 2022

Aanzet tot discriminatie, haat of geweld jegens een groep of een gemeenschap (racisme en xenofobie)

3 in 2018
6 in 2019
2 in 2020
2 in 2021
1 in 2022

Wat betreft de kwalificatie 'aanzetten tot haat of woede' op zich: deze processen-verbaal kaderen binnen het voetbalgebeuren.

Publiciteit geven aan zijn voornemen tot discriminatie, haat of geweld (racisme en xenofobie)

1 in 2018
1 in 2019

Vraag 1798: Raadslid Andries Neiryck (13 februari 2022)

Project aan Zandwegemolen

In verband met dit dossier had ik een aantal vragen:

- Zal het grondwater voldoende hergebruikt worden bij de bouw van de ondergrondse garage van 2 verdiepingen?
- Is er een bestemmingswijziging nodig voor deze nieuwbouw?
- In een aantal jaar wordt Sint-Pieters werkelijk platgebouwd, blijft er voldoende open ruimte over onder meer als waterbuffer?
- Is het openbaar vervoer voldoende voorzien als alternatief voor een toevloed aan auto's?
- Kan het station van Sint-Pieters verder uitgebouwd worden als mobiliteitshub?

Antwoord 1798:

Project aan Zandwegemolen

- **Zal het grondwater voldoende hergebruikt worden bij de bouw van de ondergrondse garage van 2 verdiepingen?**

Het dossier is op heden nog niet volledig verklaard. Momenteel kan er dus niet geoordeeld worden of het grondwater voldoende hergebruikt wordt.

- **Is er een bestemmingswijziging nodig voor deze nieuwbouw?**

De molen met herberg en hoeve dienden als restaurant, feestzaal, woning en berging. De beschermde molen, de historisch waardevolle te behouden gebouwen en de nieuwbouw zullen worden ingericht als kantoor. De molen specifiek vormt hierbij een centrale ontmoetings- en onthaalplek in deze kantoorcampus.

Er is geen BPA (Bijzondere plan van aanleg), VK (Verkavelingsvergunning) of RUP (Ruimtelijk Uitvoeringsplan) van toepassing. Het perceel ligt enkel in een zone woongebied volgens het gewestplan. De zone voor woongebied laat naast wonen ook andere functies zoals dienstverlening toe. Het ontwerp is hierdoor conform het gewestplan.

- **In een aantal jaar wordt Sint-Pieters werkelijk platgebouwd, blijft er voldoende open ruimte over onder meer als waterbuffer?**

In elk (grootschalig) project in Sint-Pieters wordt de watertoets uitgevoerd en het advies ingewonnen van de Nieuwe Polder van Blankenberge. Daarnaast dient elk project te voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor hemelwaterputten, infiltratie- en buffervoorzieningen en de gemeentelijke verordening voor lozing van huishoudelijk afvalwater, afkoppeling van hemelwater afkomstig van gebouwen en verhardingen en de aansluiting op de openbare riolering.

Indien zou blijken uit voorgaande dat het project niet voldoet op vlak van waterbuffering en/of infiltratie, worden indien mogelijk bijkomende maatregelen voorzien. Indien bijkomende maatregelen niet volstaan, wordt het dossier ongunstig geadviseerd naar het college.

- **Is het openbaar vervoer voldoende voorzien als alternatief voor een toevloed aan auto's?**

In het nieuwe bussenplan zal er op de N9 (Oostendse Steenweg) een stadslijn rijden die een frequentie van 20' zal hebben. In de omgevingsvergunning zal de dienst mobiliteit erop toezien dat er voldoende parkeerplaatsen en fietsenstallingen geadviseerd worden om aan de verordening te voldoen.

- **Kan het station van Sint-Pieters verder uitgebouwd worden als mobiliteitshub?**

De uitrol van de mobiliteitshubs (ook wel Hoppinpunten genoemd) wordt mede door de Vlaamse overheid gebudgetteerd waardoor er hier in overleg met de dienst Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) dient te worden getreden. Gezien de uitrol over volledig Vlaanderen dient te gebeuren, wordt in eerste instantie voorkeur gegeven aan de meest prioritaire hoppinpunten. De dienst mobiliteit onderzocht reeds de mogelijkheden waar er wel en niet een hoppinpunt op Brugs grondgebied kan komen. Het station van Sint-Pieters staat als een prioriteit B opgenomen. Prioriteit B betekent dat dit op de planning staat, maar dat dit niet voor meteen is. Veel hangt af van wanneer het nieuwe openbaar vervoerplan door Vlaanderen wordt ingevoerd. Zodra het nieuwe openbaarvervoerplan wordt ingevoerd (vermoedelijk 2023) zal er van de prioriteit A hoppinpunten werk gemaakt worden. Als alles volgens plan verloopt zullen de Hoppinpunten met prioriteit B in 2024 uitgewerkt worden en mogelijks eind 2024 - begin 2025 uitgerold worden.

Vraag 1799: Raadslid Hilde Decler (13 februari 2022)

Ongeval Generaal Lemanlaan-Brugse ring

We vernamen op 11.2.2022 dat rond 8.30 uur terug een dodelijk slachtoffer viel ter hoogte van de Gentpoort, kant Generaal Lemanlaan. Volgens de eerste vaststellingen was het een dode hoekongeval met een vrachtwagen waarbij de dame die naar de binnenstad en wilde fietsen uit de Generaal Lemanlaan richting Gentpoortstraat en de Brugse ring moest oversteken hiervoor, omver gereden is door een vrachtwagen die de Brugse ring wilde oprijden uit de Generaal Lemanlaan en afsliep naar rechts. Terug een ongeval te veel!

Inmiddels is het punt al lang gekend als zwart punt. Verschillende studies zijn reeds gebeurd. De fietsersbrug, voorzien in de beleidsnota, is aangevoerd door het college van burgemeester en schepenen.

Volgens mij is het mogelijk om op korte termijn enkele wijzigingen aan te brengen die er voor zouden zorgen dat de omgeving Gentpoort en Generaal Lemanlaan veiliger zou worden voor voetgangers en fietsers. Ik verwijs hiervoor onder meer naar mijn vraag die ik stelde in oktober 2021 m.b.t. de zijde Gentpoort (zie bijlage).

Indien de lichten aan beide zijden van de ring eerst groen zouden worden voor de fietsers en daarna voor de wagens zou dit al veel veiliger zijn.

U deelde in uw schrijven dd. 14.10.2021 mee "dat de stad ook bezig is met de ontwikkeling van een FR30 waarbij er een fietsring rond Brugge wordt ingetekend. De fietsring wordt momenteel dan ook verder infrastructuureel uitgewerkt door een studie bureau. Ook dit punt zal in de toekomst onderzocht worden om op termijn fietsveiliger te maken. Er

worden daarom op heden geen verdere infrastructurele maatregelen gepland op deze locatie”.

Studies zijn nodig en nuttig maar duren lang. Om die reden is het wenselijk dat er inmiddels maatregelen op korte termijn genomen worden.

Het is duidelijk dat vrachtwagens niet meer thuis horen op de drukke fietserswegen. Uit studies blijkt dat er veel kinderen uit de binnenstad naar scholen in Assebroek en Sint-Kruis fietsen. Ook de omgekeerde beweging grijpt plaats. De vrachtwagens worden echter steeds groter en gevaarlijker en rijden op de invalswegen + ring. Reden te meer om de lichten aan te passen zodat fietsers eerst aan de beurt komen, zoals aan de Katelijnepoort.

Wat is de reden dat dit nog steeds niet gebeurde aan het kruispunt Generaal Lemanlaan, Brugse ring en de Gentpoort?

Hoeveel ongevallen gebeurden de laatste 10 jaar aan de Gentpoort en hoeveel op de andere locaties op de Ring?

De oplossing zou nu zijn dat in 2023 aanpassingen gebeuren waardoor de wagens uit de Gentpoortstraat niet meer rechtdoor zullen kunnen rijden naar de Generaal Lemanlaan en dat het stukje Generaal Lemanlaan tussen de Nijverheidsstraat en de Brugse ring éénrichtingsverkeer wordt.

Is onderzocht welke impact dat zal hebben op de Brugse ring op het vak om links af te slaan voor wagens van de Gentpoort naar de verbindingsweg kleine Generaal Lemanlaan? Zullen er geen files ontstaan op de Brugse ring waar de wagens naar links afslaan richting kleine Generaal Lemanlaan, waardoor de lichten aan de Gentpoort dan minder lang groen zullen zijn en er files in de Gentpoortstraat ontstaan? De toevloed van wagens op het kruispunt Generaal Lemanlaan en kleine Generaal Lemanlaan zal voor het fietsverkeer komende van de Brugse ring daar gevaarlijker worden, al hebben ze voorrang.

Er gebeurde enige tijd geleden een studie om een nieuwe ring te maken voorbij Assebroek. Ligt dat plan volledig in de koelkast?

Is het mogelijk om voor de buurt van de Gentpoort, zowel kant Assebroek als kant binnenstad ook een buurtvergadering, te houden, zoals nu voor de stationsomgeving, waarbij oplossingen voor de talrijke verkeersproblemen worden voorgesteld?

Antwoord 1799:

Ongeval Generaal Lemanlaan-Brugse ring

Vooreerst wensen we zeker ook stil te staan bij het tragisch ongeval en het leed dat dit betekent naar familie, vrienden, ...

Vervolgens wensen we enige nuance te bepleiten in het debat. Het is o.i. te weinig genuanceerd om bij dergelijk ongevalstype louter te wijzen naar de rol van de vrachtwagen. In bijzonder wensen we twee kanttekeningen te plaatsen bij de introductie van uw vraagstelling:

- Noch uit wetenschappelijke literatuur, noch uit eigen observaties is het zo dat vrachtwagens “groter en gevaarlijker” werden, dit in tegenstelling tot o.m. de trend naar meer SUV’s bij personenwagens welke wél – zie recente media-aandacht – een verhoogd veiligheidsrisico inhouden, wellicht is hierdoor een verwarring opgetreden (?),

- Het is o.i. weinig genuanceerd om te stellen “dat vrachtwagens niet meer thuis horen op de drukke fietserswegen” daar in bijzonder op ontsluitingswegen zoals de Generaal Lemanlaan bestemmingsverkeer (bouw, leveringen, afval, ...) steeds noodzakelijk zal zijn. Het is immers geenszins realistisch noch wenselijk (o.m. oogpunt klimaat) dat dergelijk type verplaatsingen met de (bestel)wagen gebeuren. We bepleiten in deze dan ook een pragmatische benadering zoals gevat in het Charter Zwaar Verkeer.

Zoomen we vervolgens in op de problematiek van de Gentpoort en de oplossing die in het vooruitzicht werd gesteld dan wensen we andermaal nuance te brengen. Zoals geduid in eerdere antwoorden op uw schriftelijke vragen is er meer nodig dan een aanpassing aan de verkeerslichtenregeling. Er is immers ook nood aan een infrastructurele aanpassing om een conflictvrijere lichtenregeling mogelijk te maken. Jammer genoeg betekent dit ook, omwille van de

nood aan een fietsopstelzone buiten de rijweg (waardoor de huidige OFOS niet langer behouden kan blijven om de grote drommen fietsers op te vangen), een aanpassing aan de duiker boven het Zuidervaartje. Navraag bij AWV leert dat dit complexer is dan initieel ingeschat waardoor de initieel vooropgestelde timing niet haalbaar bleek en er nu inderdaad gekeken wordt naar 2023 voor de realisatie van het goedgekeurde PCV-dossier.

Op uw vraag naar de impact op de doorstroming kunnen we verwijzen naar de collegenota "2019_CBS_03437 - B-punt - Mobiliteit - PCV Gentpoort - aanpak zwart punt - terugkoppeling microsimulatie" waarin we de resultaten van de in 2019 uitgevoerde microsimulatie terugkoppelden. We citeren graag de conclusie als gevat ook in het collegebesluit:

De analyse van de simulatie leert

- *De doorstroming verloopt in de ochtendspits algemeen relatief vlot, de doorstroming op de Generaal Lemanlaan (in bijzonder in richting centrum) verbetert t.o.v. vandaag, enkel voor de stadsuitwaartse beweging op de Gentpoortstraat kunnen de wachtrijen zoals vandaag relatief hoog oplopen zonder dat de doorstroming hier (of elders) echter problematisch zou worden;*
- *De doorstroming blijft ook in de avondspits (die maatgevend is qua intensiteiten) aanvaardbaar, vooral op de Gentpoortstraat verloopt de afwikkeling zoals vandaag relatief moeilijk, de wachtrijen zijn in het algemeen langer dan tijdens de ochtendspits.*

De conclusie van het studiebureau (bijgetreden door het ambtelijk overleg) luidt:

De nieuwe lichtenregeling kan de verkeersveiligheid verhogen ter hoogte van de kruispunten in het projectgebied zonder de doorstroming in het gedrang te brengen. Aan het kruispunt op de R30 kunnen zowel voetgangers als fietsers conflictvrij afwikkelen ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. [...] De verliestijden van voetgangers en voetgangers blijven ook lager dan deze voor het gemotoriseerd verkeer. [...] De doorstroming blijft tijdens beide spitsperiodes aanvaardbaar.

Op uw vraag naar een nieuwe ring "voorbij Assebroek" tasten we in het duister naar welke studie – welke visie u verwijst. Ons is slechts een oude verkenning gekend uit de jaren 1960 - 1970, ten tijde van de opmaak gewestplannen, om een meervoudige Brugse ringstructuur te ontwerpen waarbij ook een ringstructuur voorgesteld werd doorheen de Assebroekse Meersen. Het spreekt voor zich dat dit denkspoor, anno 2022 en aldus in tijden van een grotere appreciatie van groengebieden en waterbuffering, niet op te vissen is.

Tot slot is er o.i. geen noodzaak om een buurtvergadering te beleggen op korte termijn. Wel is het zo dat, eens de timing definitief is voor de realisatie van het PCV (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid)-dossier, we in dialoog met AWV de nodige bewonerscommunicatie zullen voorzien.

Als bijlage vindt u de gevraagde cijfergegevens over ongevallen op de Brugse ring.



22066 bijlage -
ongevallen Brugse



fietsers



22066 Decler



input



21380 Decler

antw-ongeval Gene haalbaarheidsstudi
antw-fietsers Gentp

Vraag 1800: Raadslid Andries Neiryck (14 februari 2022)

Mazoutvervuiling in Ryckevelde

Er is gisteren terug mazoutvervuiling vastgesteld aan het Damage Control Center in Ryckevelde. Kan het Brugse stadslabo terug ter plaatste gaan om vaststelling te doen van dit milieumisdrijf.

Wat is er ondertussen ondernomen om dergelijke mazoutlekken te voorkomen in dit natuurgebied?

Antwoord 1800:

Mazoutvervuiling in Ryckevelde

Er kwam op maandag 14 februari inderdaad een melding binnen dat er opnieuw een mazoutvervuiling zou zijn ter hoogte van het Damage Control Center, op grondgebied van de gemeente Beernem. De Stad Brugge is betrokken partij gezien vervuild oppervlaktewater richting Brugge afstroomt.

Er werd die maandag toestemming gevraagd aan het leger om ter plaatse vaststellingen te mogen doen en deze toestemming werd ook verleend. Daarop is het team milieuhandhaving van de stad Brugge ter plaatse gegaan, samen met de toezichthouder van de gemeente Beernem. Maandagnamiddag kon men echter geen vervuiling (meer) vaststellen. Er werd preventief door het leger een absorptieboom geplaatst zodat er geen vervuiling stroomafwaarts, richting Brugge, zou kunnen stromen.

Op dinsdag 15 februari is het Brugse team milieuhandhaving voor een tweede maal ter plaatse geweest. Toen werd op één locatie een witte vlek vastgesteld. Deze vlek kon niet als mazout of olie worden herkend (geen geur of typerende kleur). Het was niet duidelijk of het om een chemische vervuiling ging dan wel een natuurlijk fenomeen. Volgens visuele inspectie was de waterkwaliteit goed. De gemeente Beernem en het leger worden hiervan op de hoogte gebracht.

Het leger verzekerde dat het, in samenspraak met OVAM, stappen onderneemt om dergelijke problemen te vermijden.

Vraag 1801: Raadslid Pol Van Den Driessche (17 februari 2022)

Howest

Met verbazing en ontsteld lazen wij in de media dat de stad Brugge negatief advies gaf voor de bouw van de nieuwe Howest-Campus aan het station. Een prestigieus project van 40 miljoen euro dat broodnodig is voor de groei van Brugge als studentenstad. Er valt verder te lezen dat de stad nochtans enthousiast was bij de voorstelling van de plannen, maar dat dit negatief advies voor de hogeschool onverwacht kwam en op een misverstand zou berusten.

Onze vragen hierbij zijn de volgende:

- Welke stappen heeft de stad ondernomen om proactief in dialoog te gaan met de hogeschool om samen naar tot een oplossing te komen?
- Welke stappen zal de stad ondernemen opdat dit belangrijke project geen vertraging te laten oplopen,

We dringen er alvast op aan dat de stad dergelijke projecten die broodnodig zijn voor de toekomst en uitstraling van onze (studenten)stad op alle mogelijke manieren faciliteert en ondersteunt.

Antwoord 1801:

Howest

Dit project werd van meet af aan (zelfs bij wedstrijdontwerpfase) uitvoerig en nauwgezet opgevolgd door de betrokken stadsdiensten. Een proactieve werking is hier dus uitgebreid vertoond. De uitwerking van een concept naar een concreet technisch dossier is evenwel niet altijd zo evident, temeer er op dat moment ook een ruime adviesbevraging alsook openbaar onderzoek wordt uitgevoerd waar nog knelpunten kunnen uit gedetecteerd worden. Hier lag dan ook de basis voor het ongunstige advies aan de POVC die in de kranten verscheen. Dit laatste was in feite ongelukkig en onnodig omdat er meteen is overgegaan tot een bijkomend tussenoverleg met HOWEST (ingepland op 16 februari) om de grootste knelpunten proactief aan te pakken. In dit overleg werden de aangehaalde opmerkingen besproken en verder uitgeklaard:

- Eén van elementen die geleid hebben tot een ongunstig advies, was de bouwhoogte van het gebouw op de plannen. Ten opzichte van het ontwerp bij het eerder afgeleverd stedenbouwkundig attest werd het gebouw plots 3,39m hoger uitgetekend. Gezien altijd al werd opgemerkt dat het nieuwe volume zich niet concurrerend mag opstellen t.o.v. de bestaande schoolgebouwen in de directe omgeving, kon niet anders dan dit opnieuw te bevestigen in het stadsadvies. Ook in het verleden werd er immers steeds zeer omzichtig omgegaan met hoogtes in deze omgeving. Uit het overleg bleek echter dat de ontwerper bij het attest onvoldoende de omgeving had opgemeten, waardoor deze foutief werd voorgesteld. Inmiddels werd opnieuw consensus gevonden waarbij HOWEST zijn gebouw zal alliiëren op het aanpalende KULAB gebouw.

- De architect zal tegen de POVC planaanpassingen uitvoeren waar zowel stad als school zich in kunnen vinden.

Het initiële negatieve advies was dus weldegelijk correct gezien deze fouten in de plannen gelukkig tijdig werden aangepast. Hieromtrent besliste het college op vrijdag 25 februari om alvast principiële akkoord te gaan met dit hierop aangepaste dossier. Deze collegebeslissing wordt als aanvullend advies meegenomen naar de POVC op vrijdag 11 maart en zal naar alle verwachting normaal gunstig zijn en zodoende is er ook geen vertraging te verwachten in de procedure.

Vraag 1802: Raadslid An Braem (21 februari 2022)

Lozing in Afleidingsvaart

Op 14 februari werd er omstreeks 11u30 een lozing van bruine smurrie waargenomen ter hoogte van de voetgangersbrug aan de Smedenpoort.

De lozing die u in de foto kan zien, komt van de kant van Brugge en leek echt smurrie.

- Kan achterhaald worden om welke lozing dit gaat en van waar deze komt?
- Gaat het om vervuiling?



Antwoord 1802:

Lozing in Afleidingsvaart

Naar aanleiding van uw melding op 22 februari II. werd er door het team Inspectie en handhaving milieu op 23 februari een controle ter plaatse uitgevoerd. Op het ogenblik van het onderzoek kon er geen lozing meer worden vastgesteld, waarschijnlijk ook gelet op de weersomstandigheden sinds uw vaststelling van 14 februari. Het betreft een lozingspunt enkel voor regenwater (RWA). Aangezien er hier geen vuil afvalwater mag geloosd worden, werd er navraag gedaan bij de dienst Openbaar Domein Wegendienst. Ook bij deze dienst werd er geen onregelmatigheid vastgesteld.

Dit incident kan dus éénmalig zijn, maar het is aangewezen dat indien u dit nogmaals vaststelt, u zo snel mogelijk contact opneemt met dit team. Dit kan via mail: handhaving.milieu@brugge.be. Sowieso wordt dit lozingspunt momenteel frequenter gecontroleerd.

Indien hier regelmatig lozingen van vuil water worden vastgesteld, kunnen er in samenspraak met Openbaar Domein, verdere inspecties van de riolering worden uitgevoerd.

Vraag 1803: Raadslid Pol Van Den Driessche (26 februari 2022)

Sulferbergstraat

in de bocht waar de Sulferbergstraat overgaat in de Colettijnenstraat doen zich dagelijks gevaarlijke situaties voor tussen auto's en fietsers.

Er rijden veel fietsers, komende uit de Katelijnestraat, de smalle Colettijnenstraat in. Onder hen scholieren en studenten die naar de Academie en het SNT gaan.

In de tegenovergestelde richting rijden nogal wat voertuigen vanuit de Sulferbergstraat naar de Colettijnenstraat. Net aan die bocht zorgt dit geregeld voor net-niet aanrijdingen.

Het lijkt me zinvol en nodig om voor het begin van de bocht, even voor de inrit van het Colettijnenhof, een waarschuwbord te plaatsen waar op wordt gewaarschuwd voor mogelijk naderende fietsers.

Antwoord 1803:

Sulferbergstraat

Het beperkt eenrichtingsverkeer is correct gesignaleerd door middel van het bord fig. F19 met onderbord M5. Hierdoor weet de weggebruiker dat er fietsverkeer in tegenrichting kan komen. Het bord is duidelijk zichtbaar voor de bocht.

Verkeerstechnisch kan er verder geen bebording geplaatst worden. Eventueel kan er onderzocht worden als er een fietssuggestiestrook in de bocht kan aangebracht worden. Dit moet afgetoetst worden met het beleidskader fietssuggestiestroken en zal bekeken worden door de dienst mobiliteit van de stad.

Vraag 1804: Raadslid Geert Van Tieghem (6 maart 2022)

Parkeergelden/retributies 2020/2021

Gelieve ons een overzicht mede te delen m.b.t. de kalenderjaren 2020/2021 van :

De inkomsten uit parkeergelden (parkeerautomaten en sms- parkeren/app)

De inkomsten parkeerretibuties (binnenstad, blauwe zone en kiss en ride zones)

Het aantal parkeerretibuties (" " " " " ")

Het aantal processen verbaal voor foutparkeren (+boetebedrag) via politiediensten

Antwoord 1804:

Parkeergelden/retributies 2020/2021

In antwoord op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

Inkomsten parkeergelden

	2020	2021
SMS/App-parkeren	€ 1.088.069,83	€ 1.358.000,37
Parkeerautomaten	€ 1.530.760,78	€ 1.876.561,05
Totaal	€ 2.618.830,61	€ 3.234.561,42

Aantal parkeerretibuties

	2020	2021
Binnenstad	30.256	37.836
Blauwe Zone	15.360	14.165

Kiss en Ride zones	1.106	926
Totaal	46.722	52.927

Het antwoord op deelvragen 2 en 4 wordt u later bezorgd.