

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

24ste jaargang

nr. 45 – 17 december 2019

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 1095: Raadslid Dirk Barbier (21/08/2019)

buurtmoment Zeebrugge

Op het buurtmoment werden op volgende punten gewezen, en hieruit besluitend deze vragen gesteld:

- kerstverlichting ontbreekt, wat promotie zou betekenen binnen een al te rustige winterperiode. Kunt u overwegen dit te verbeteren in combinatie met de reeds beloofde kerstboom.
- bij melden van onveiligheid, wat niet zo uitzonderlijk is in Zeebrugge, wordt de politie opgebeld, die bij avond en nacht uit Brugge moet komen. Dit betekent vaak een te groot tijdverlies bij ingrijpen. Kan permanentie van patrouilles in Zeebrugge ingesteld worden?
- in weekends wordt door occasionele bewoners de vuilniszak buiten gezet, tot groot jolijt van meeuwen. Omwille van netheid, wordt initiatief gevraagd. Ondergrondse huisvuilcontainers zouden een verbetering zijn. Kan hierover nagedacht en voldaan worden?
- hondenpoepzakjes moeten intenser gebruikt worden. Kunt u dit verplichten en hierop toezien?

Antwoord 1095:

Diverse vragen na buurtmoment Zeebrugge

Aansluitend op ons antwoord van 21 oktober 2019 kunnen wij het volgende melden.

Er staan al sedert 2005 vier ondergrondse restafvalcontainers opgesteld in de toeristische zones in Zeebrugge (Londenstraat, Brusselstraat, Rederskaai en Tijdokstraat).

Deze containers werken met muntinworp (1 euro/inworp). De prijszetting is identiek aan de courante bruine huisvuilzak.

Er werd voor een muntsysteem gekozen om de toegankelijkheid voor toeristen laagdrempelig te houden.

Naast de visuele aanwezigheid van de containers, wordt de aanwezigheid er van ook vermeld in de infowijzer voor toeristen te Zeebrugge die van juni tot en met september elke maand wordt verspreid in alle bussen van strandwijk, Rederskaai en Tijdokstraat.

De ondergrondse containers worden trouwens zeker goed gebruikt. Afgelopen jaar werden meer dan 17.000 inworpen geregistreerd.

Ondanks de ondergrondse containers blijft de meeuwenproblematiek zeker spelen in Zeebrugge en wordt verder naar oplossingen gezocht voor het probleem.

Het gebruik van hondenpoepzakjes (en zelfs het bij hebben er van) is nu al verplicht voor wie met de hond op stap gaat (algemeen reglement inzake afval en openbare netheid d.d. 25 november 2013).

De lokale politie is bevoegd om op treden bij vaststelling van inbreuken. Inbreuken worden beboet via een gemeentelijke administratieve sanctie.

Vraag 1096: Raadslid Sandrine De Crom (27/08/2019)

overdekking busstop achterkant station

Tijdens de gemeenteraad van 26 februari 2019 heb ik een interpellatie ingediend waarin ik pleitte voor een overdekking van de busstop aan de achterkant van het station, waar onder andere de bussen richting Charleroi Airport halt houden. Het is maar triest dat mensen daar door weer en wind, onbeschut, op hun bus moeten staan wachten. Komt dat bushokje er in de nabije toekomst? Of die luifel waarvan sprake was?

Die stopplaats zou bovendien mogelijks verplaatst worden naar het Kanaaleiland. Mag ik om een stand van zaken vragen aub?

Antwoord 1096:

Overdekking busstop achterkant station

Komt het bushokje er in de nabije toekomst? Of die luifel waarvan sprake was?

Zoals reeds meegedeeld als antwoord op uw interpellatie tijdens de gemeenteraad van 26 februari 2019, is het zo dat in tegenstelling tot het klassiek busvervoer, internationale busmaatschappijen zich zo organiseren dat bij een eventuele vertraging reizigers via app of sms worden verwittigd. Reizigers hoeven m.a.w. niet op een bus 'te staan wachten'. Wensen ze dit toch, dan kan dat in comfortabele omstandigheden in het nabijgelegen station. Inmiddels werd aan de NMBS gevraagd om de signalisatie naar de halte vanuit het station te optimaliseren alsook de mogelijkheid te onderzoeken of reizigers de bus-bewegingen aan de halte op scherm kunnen volgen bij de concessionarissen met een RECA-aanbod.

Met de geplande en noodzakelijke uitbreiding van de haltecapaciteit, steeg ook het potentieel aantal passagiers dat er uit- of opstapt tot mogelijk gelijktijdig 240 personen met bagage. Het inrichten van een wachtplaats of schuilmogelijkheid op de wijze zoals we dat voor klassiek busvervoer organiseren, is niet evident. Enerzijds omdat een gewoon bushokje van het type zoals we dat in Brugge kennen, vanuit de meerwaarde die wordt beoogd niet zal volstaan; anderzijds omwille van de mogelijke ruimtelijke impact op het plein indien rekening wordt gehouden met een grotere capaciteit.

De mogelijkheid om te investeren in andere extra comfortverhogende infrastructuur wordt nog onderzocht door de bevoegde schepen en haar diensten. Hierbij denken we aan een weerbestendige overkapping van de halteperrons (of het volledige busstation), zodat reizigers hun bagage comfortabel kunnen in- en uitladen.

Die stopplaats zou bovendien mogelijks verplaatst worden naar het Kanaaleiland. Mag ik om een stand van zaken vragen aub?

Het station van Brugge is uitgegroeid tot een multimodaal verkeersknooppunt dat sinds de heraanleg van het plein aan de achterkant van het station een halteplaats voor bussen heeft. Deze halteplaats is bij collegebeslissing gereguleerd en voorbehouden voor vergunninghouders die er beperkt in tijd kunnen halteren (max. 15 min). 1 halte is voorbehouden voor De Lijn, de andere haltes voor de internationale busdiensten die individuele bezoekers naar Brugge brengen.

De keuze van deze locatie is van belang in relatie tot het natransport dat van hieruit per trein, bus of taxi voor deze bezoekers kan worden georganiseerd, wat niet of minder het geval is op het Bargeplein/Kanaaleiland dat in regel is voorbehouden als drop off en pick-up zone voor autocars die dagjesmensen naar/vanuit Brugge vervoeren.

Momenteel halteren er drie maatschappijen aan het station: Flibco.com, FLIXBUS en OUIBUS. Ze verbinden Brugge met de belangrijkste internationale transporthubs (Brussel Zuid, Lille Europe, Brussels Airport, Brussels Charleroi Airport, Frankfurt Airport, Köln airport, Amsterdam Schiphol Airport, Charles de Gaulle Airport en Orly Airport) en tal van buitenlandse steden. De belangrijkste maatschappij is FLIXBUS. Het aantal reizigers met deze maatschappij evolueerde van 5.660 in 2016 naar 116.124 in 2018. FLIXBUS verwacht in 2019 150.000 reizigers naar en vanuit Brugge te vervoeren. OUIBUS vervoerde in 2018 40.304 reizigers. Flibco.com gaf nog geen cijfers vrij.

Om te vermijden dat er gelijktijdig meer bussen in Brugge halteren dan de beschikbare capaciteit, worden de slottijden beheerd door toerisme Brugge.

Bij gebrek aan capaciteit konden bepaalde verbindingen echter niet halteren aan de achterkant van het station. Deze werden voorlopig afgeleid naar het Bargeplein, wat voor extra druk heeft gezorgd op de beschikbare capaciteit aldaar.

Daarom besliste het CBS op 2 juli 2018 om de capaciteit op de halteplaats aan het station uit te breiden van 2 naar 4 waarbij in functie van een groter gebruikerscomfort en omwille van de veiligheid ook in halteperrons zou voorzien worden. Inmiddels werden deze werken uitgevoerd.

Vraag 1097: Raadslid Sandrine De Crom (24/09/2019)

Display fietsersbrug Boeveriepoort

Het display op de nieuwe fietsersbrug aan de Boeveriepoort is al enkele maanden kapot. Jammer! Het was fijn om te kunnen zien hoeveel fietsers er passeren en het moedigt bovendien aan om de fiets te nemen. Menig Bruggeling spraken mij hierover aan en vinden dit toch jammer. Wanneer wordt het display hersteld? We kijken er alvast naar uit!

Antwoord 1097:

Display fietsersbrug Boeveriepoort

Navraag bij de leverancier leert dat de probleemstelling vrij complex is. Er is zowel een probleem met de sensoren als met de voeding.

Voor de aankoop van de fietstelpaal werd beroep gedaan op het raamcontract van de provincie Antwerpen. In dit raamcontract waren er verschillende leveranciers opgenomen. Met twee leveranciers werd een plaatsbezoek gehouden voor de optimale plaatsing van de fietstelpaal. In zitting van 5 maart 2018 werd de locatie van deze telpaal goedgekeurd.

Bij de geplande uitvoering van de plaatsing werd er door de aannemer bezwaar gemaakt om de sensoren te voorzien op de voorziene locatie. Dit ging niet lukken met de coating die gebruikt werd. Daardoor was de voorziene opstelling niet meer haalbaar. In zitting van 14 mei 2018 heeft het college van burgemeester en schepenen dan een alternatieve locatie, de huidige, goedgekeurd.

Door het verplaatsen van de telpaal werd er door de fabrikant gewaarschuwd dat er veel slagschaduw zou zijn door de bomen, wat een impact zou hebben om het opladen van de batterijen via het zonnepaneel. Op de initiële locatie was dit geen probleem. Er is toen voor gekozen om de plaatsing toch te laten gebeuren.

In de praktijk was het effectief zo dat de zonnepanelen te weinig zon konden capteren om de batterijen op te laden. Dit werd opgevangen door om de paar weken de batterijen te wisselen. Dit is echter geen structurele oplossing. Er werd dan ook geopteerd om over te schakelen op netstroom.

De vraag werd gesteld aan de beheerder van de verlichting op de passantenbrugjes, AWV, om spanning te mogen aftakken van de brugverlichting. Intussen heeft AWV positief geantwoord en wordt het nodige gedaan om dit zo vlug mogelijk in orde te brengen.

Naast de problemen met de batterijen bleek dat er ook een probleem was met het tellen van de fietsers. Verschillende fietsers werden niet geteld. Uit analyse bleek dat in één van de twee zones een sensor op een bepaald punt inderdaad defect was. Dit was waarschijnlijk het gevolg van een fabricagefout. Er werden meteen nieuwe sensoren besteld bij de leverancier. Dit gebeurde in de garantieperiode en is dus kosteloos voor het stadsbestuur. Om het verlies aan data op te vangen, heeft de leverancier vervolgens een telsing geplaatst die ze controleert, uitleest en verwerkt op de server. Ook dit is kosteloos voor het stadsbestuur.

Midden augustus zijn de sensoren gearriveerd bij de leverancier en liggen deze klaar voor installatie. Omdat zowel voor de spanning als de sensoren een techniker ter plaatse moet komen die op dezelfde locatie aan de telpaal moet werken, is het opportuun om dit te combineren. Bovendien wordt dan ook het fietsverkeer maar eenmaal gehinderd. We dringen nogmaals aan bij AWV om een positief antwoord te ontvangen zodat de leverancier kan overgaan tot plaatsing van de nieuwe sensoren én overschakeling op netstroom.

Vraag 1098: Raadslid Janos Braem (2/10/2019)

In de Hendrik Consciencelaan klagen de inwoners over een grote verkeersdrukke. Ze stelden zelf al heel wat oplossingen voor en ze zijn hierover al in dialoog met de stad getreden. In de collegezitting van 20 mei 2019, punt 3 werden heel wat oplossingen geformuleerd. Nu stel ik vast dat nog niet alle maatregelen zijn uitgevoerd.

Welke maatregelen werden al uitgevoerd? Bij de niet uitgevoerde maatregelen, wat is de timing?

Weerhouden voorstellen:

Zwaar vervoer - voorstel 1 - 4: Sturing bestuurders zwaar vervoer kruispunt Noordzandstraat X Hoefijzerlaan richting Bloedput; Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 11 - Schets voorstel 1-4.

- Openbaar domein past de thermoplastische markering aan waarbij de pijl om naar rechts te rijden groter wordt ten opzichte van de pijl rechtdoor waardoor chauffeurs sneller de reflex zullen maken om richting Bloedput te rijden om Brugge uit te rijden.
- Openbaar domein haalt het huidige bord "E40-E403" aan dit kruispunt weg en plaatst er een nieuw bord (type F31) "E40 - E403 - A11" en plaatst op dit kruispunt eenzelfde bord aan de kant van 't Zand.
- Onder het bord B15 wordt een onderbord geplaatst GVIII waarbij bestuurders gestuurd worden rechtsaf te slaan. Dit in combinatie met een stippellijn.
- Er wordt een C21 tonnageverbodsbord van 5T geplaatst voor doorgaand verkeer richting Smedenstraat met onderbord "uitgezonderd plaatselijk verkeer".

Zwaar vervoer - voorstel 5:

- Goedkeuring voor de aanpassingswerken door dienst openbaar domein aan de kapotte groenzone (Van Voldenstraat - Hendrik Consciencelaan) waarbij de kasseistrook tussen fietspad en de straat verlengd wordt met zeven meter richting Boeveriepoort.

Zwaar vervoer - voorstel 6:

- Verplaatsen van het tonnageverbodsbord in Hendrik Consciencelaan (ter hoogte van nr. 70) naar het kruispunt met de Smedenstraat.

Circulatiewijzigingen - voorstel 10:

- Aan AWV/MOW wordt de vraag gesteld om de lichten aan de Smedenpoort richting Brugge centrum nog minder groen toe te kennen ten voordele van de oversteekbaarheid van de fietsers langs de vesten.

Antwoord 1098:

Hendrik Consciencelaan

De voorstellen 3, 4, 5, 6 en 10 werden uitgevoerd op het terrein.

Wat betreft voorstel 2 werd één bord geplaatst. Een ander bord is in bestelling, de plaatsing is voorzien in december 2019.

Voorstel 1 (markering) werd nog niet uitgevoerd. Redenen hiervoor:

- dergelijke grote markering is niet standaard.
- de conceptschets bij de collegebeslissing moet nog omgezet worden in een uitvoeringsplan. Deze omzetting kende vertraging omwille van divers ander tekenwerk voor wegeniswerken in de binnenstad (Katelijnestraat, Sint-Jorisstraat, Bargeweg, ...). De uitvoering is voorzien door een externe aannemer in het voorjaar 2020.

Vraag 1099: Raadslid Sandrine De Crom (5/10/2019)

fietsstallingen aan Graaf Visartpark

Bent u bereid om Brugse fietsstallingen (overdekt en gesloten in grijze/groene metalen kast) te plaatsen voor de bewoners rondom het Graaf Visartpark?

Antwoord 1099:

Fietsstallingen Graaf Visartpark

In het voorjaar van 2019 werden alle aanvragen verzameld in een database en gefilterd. Begin juli werden 112 locaties gecontroleerd waarbij er ook aanvragen van voor 2019 dateerden omdat de laatste fietstrommelverdeling begin 2017 heeft plaatsgevonden.

Na controle van de lijst werden 77 verschillende locaties onderzocht. Dit doordat bijvoorbeeld meerdere mensen 1 locatie vroegen, mensen verhuisd zijn of buurtbewoners van omliggende straten een locatie nabij een specifiek plein gevraagd hadden.

In samenspraak met de dienst eigendommen werd een eerste selectie gemaakt van de gunstige en ongunstige locaties. De lijst met de gunstige locaties wordt tijdens een plaatsbezoek aan een extra evaluatie onderworpen. Dit dient telkens te gebeuren met een afgevaardigde van de groendienst, de wegendienst, de lokale politie en monumentenzorg. De plaatsbezoeken zijn nu gepland. Na deze ronde zullen de gunstige en ongunstige locaties voorgelegd worden aan het college van

burgemeester en schepenen ter definitieve beslissing. Momenteel wordt ook de aanbesteding uitgeschreven voor de aankoop van de fietstrommels. Het bestek wordt zo geschreven dat deze legislatuur sneller gehandeld kan worden.

De locatie van het Graaf Visartpark werd 9 keer aangevraagd in 2,5 jaar en krijgt ook een plaatsbezoek. Van zodra het college beslist heeft omtrent de locaties worden alle aanvragers op de hoogte gebracht of hun locatie gunstig of ongunstig is bevonden.

Vraag 1100: Raadslid Karel Scherpereel (6/11/2019)

Op 23 april stuurde ik die vraag door en kreeg ik er ook het volgende antwoord op:

Vraag:

Het huis op de hoek aan Sint-Maartensbilk 1 werd al driemaal aangereden. Aan het begin van die straat hangt een verbodsbord met 3,5 ton, Mijn inziens zou vrachtverkeer door die straat helemaal moet worden verboden. Geen enkele vrachtwagen kan in één keer zijn draai nemen naar de Hendrik Consciencelaan. Is het mogelijk om die situatie te wijzigen zodat de huiseigenaar niet steeds opnieuw herstellingen moet laten uitvoeren aan zijn gevel.

Antwoord:

In antwoord op uw schriftelijke vraag, in verband met de problematiek in de Hendrik Consciencelaan en zwaar vervoer, kunnen we het volgende meedelen. In het kader van de aangepaste verkeerscirculatie door de heraanleg van 't Zand en de realisatie van de nieuwe Beurssite zal het huidige circulatieplan van West-Brugge geëvalueerd worden. Deze evaluatie wordt binnenkort aan het college van burgemeester en schepenen voorgelegd. Ook uw vraag wordt meegenomen in deze evaluatie.

De eigenaar van Sint-Maartensbilk huisnummer 1 heeft zijn gevel op de hoek hersteld. Ik kreeg echter opnieuw een bezorgd bericht dat er dringend iets aan die situatie moet veranderen. Tot op heden stellen we vast dat alles nog steeds hetzelfde is.

Zijn bericht is het volgende:

"Vandaag is nog steeds niets veranderd aan de verkeerssituatie thv Sint-Maartensbilk waar mijn praktijk ligt. Ik heb toch alweer verschillende malen mijn hart vast moeten houden als het vrachtverkeer hun draai moesten nemen in de Hendrik Consciencelaan."

Met andere woorden wanneer wordt er werk van gemaakt om aan de verzuchtingen van die bewoner tegemoet te komen, of moeten we opnieuw wachten tot een vrachtwagen voor de vierde keer tegen zijn gevel rijdt?

Antwoord 1100:

Verkeerssituatie Sint-Maartensbilk

Naar aanleiding van een petitie van het burgerplatform Brugge-West waarin verscheidene verkeersklachten in West-Brugge gesuggereerd werden, heeft de dienst mobiliteit dit samen met de dienst verkeerszaken van de lokale politie onderzocht.

Een van de klachten was het te veel aan zwaar verkeer die door West-Brugge rijdt. Na beleving van de winkels rijdt het vrachtverkeer het centrum uit via de Smedenstraat naar de Hendrik Consciencelaan. Na onderzoek werden enkele maatregelen voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen om het zwaar vervoer zo veel mogelijk te weren uit West-Brugge. Aan het kruispunt Noordzandstraat x Hoefijzerlaan werden vijf acties voorgesteld. Deze zijn:

1. Het plaatsen van het blauwe bord GVIII waarbij gesuggereerd wordt dat de hoofdweg naar rechts afdraait. Hierdoor wordt zwaar vervoer zoveel als mogelijk richting de Bloedput gestuurd om de ontsluiting uit Brugge te maken.
2. In de bocht werden stippelijnen aangebracht die de afslag naar rechts nog moet versterken.
3. Het groene F31 werd aangepast van "E40 - E403" naar "E40 - E403 - A11" en werd op twee locaties voorgesteld om het effect om rechtsaf te slaan te versterken.
4. Voor het kruispunt Noordzandstraat X Smedenstraat werd een extra tonnageverbodsbord geplaatst om zwaar vervoer zo veel mogelijk uit de Smedenstraat en vervolgens West-Brugge te houden.
5. De thermoplastische pijlmarkering wordt aangepast waarbij de pijl naar rechtsaf groter wordt gemaakt dan de pijl rechtdoor.

Deze en andere maatregelen werden in mei 2019 goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen en werden in november 2019 uitgevoerd. Momenteel wordt het effect van deze maatregelen nog gemeten en geëvalueerd.

Gezien de huidige werken aan het beursgebouw is het ook onvermijdelijk dat zwaar vervoer zich in en rond West-Brugge moet begeven. Het burgerplatform heeft naar aanleiding van de werken aan het beursgebouw een circulatiewijziging voorgesteld om tijdens en na de werken in te voeren. Beide scenario's werden in realiteit afgetoetst door een rijproef met een vrachtwagen en gezien de vereiste draaicirkels waren de voorgestelde circulatiewijzigingen niet mogelijk. Hierbij werden ook de kruispunten Hendrik Consciencelaan - Sint-Maartensbilk en Sint-Maartensbilk - beursplein getest.

Gezien het feit dat een vrachtwagen niet onder de Smedenpoort kan rijden, omwille van de hoogtebeperking met de aanwezige boogstructuur, is de vlotste manier nog steeds via de Smedenstraat en Hendrik Consciencelaan.

In afwachting van de evaluatie en de duurtijd van de werken aan het beursgebouw worden dan ook geen wijzigingen omtrent circulatie doorgevoerd.

Vraag 1101: Raadslid Karel Scherpereel (21/11/2019)

Ik wil jullie proficiat wensen met de inhoud van het Brugs Stadsmagazine. Het geeft de bewoners heel wat informatie over de activiteiten die in en rond Brugge gebeuren. Ik heb echter één randbemerking en hoorde dit reeds vele malen. Blijkbaar werd dit tijdens de voorbije legislatuur ook opgemerkt. Toen ik mijn 87-jarige ouders bezocht, gaven zij spontaan dezelfde opmerking (en lezen ze het dus niet meer). Vandaar mij vraag... Voor hen en voor de anderen die ik hoorde én niet hoorde) is dat lettertype te klein en dus onleesbaar. Als we weten dat we in Brugge met meer dan 28000 65-plussers zijn en dat die groep steeds groter wordt, als we weten dat er ook slechtziende Bruggelingen onder de 65-plus rondlopen dan moeten we met die doelgroep toch ook rekening houden.

Is het niet mogelijk om voor één derde van de Brugse bevolking die het magazine leest het lettertype naar '12' te brengen, minder tekst te gebruiken en kleinere foto's? Bedankt om misschien met de opmerking in de toekomst rekening te houden.

Antwoord 1101:

Groter lettertype in stadsmagazine

Onze redactie van het Stadsmagazine probeert zoveel mogelijk rekening te houden met opmerkingen over de lettergrootte en de vormgeving, maar botst daarbij ook op bepaalde limieten. Het lettertype is 9 punten groot en wordt standaard gebruikt bij het overgrote deel van kranten en

tijdschriften. Wanneer we een letterpunt groter gaan, zou het papiervolume met een twintigtal procent toenemen en dat zou leiden tot hogere transportkosten en een grotere belasting voor het milieu.

De verhouding tussen de tekst en de foto's hoort bij een bepaalde stijl van het magazine. Bij een restyling zullen we zoveel mogelijk rekening houden met de opmerkingen i.v.m. de lettergrootte en hierbij de toegankelijkheidsambtenaar betrekken die binnenkort aangeworven wordt.

Het magazine kan ook online gelezen worden (bijv. via computer of tablet) waarbij de letters naar wens uitvergroet kunnen worden.

Vraag 1102: Raadslid Annick Lambrecht (22/11/2019)

Defect laadpunt De Lijn

In tijden van klimaatdiscussie is duurzaam openbaar vervoer een must.

De elektrische bussen van De Lijn zijn vier jaar geleden aangekocht. Ze zijn toen trots voorgesteld.

Ik verneem nu echter dat De Lijn drie bussen ongebruikt laat staan op haar terrein in Brugge omdat het laadpunt op de stelplaats aan het station niet zou werken. Zo laten ze drie bussen, die nochtans een zeer grote investering waren, verkommeren.

Mijn vragen:

1. Wist stad Brugge dat de 3 bussen daar ongebruikt stonden? Heeft De Lijn daar ooit iets over meegedeeld?
2. Is er overleg voorzien over het opnieuw doen rijden van deze voor Brugge beschikbare bussen?
3. Is er overleg over oplaadpunten voor elektrische bussen?

Antwoord 1102:

Defect laadpunt De Lijn

Inzake de kennisgeving van de bussen, kunnen we u meedelen dat zowel interne navraag als navraag bij De Lijn geen uitsluitsel gaf over eventuele communicatie vanuit De Lijn naar het stadsbestuur Brugge. Wel wenst De Lijn te benadrukken dat de bussen pas sinds eind 2018 volledig stilstaan. Gezien het feit dat deze bussen niet werden ingezet in de normale exploitatie, maar vooral op eventuele versterkingsritten tussen het Station en 't Zand was en is er kortom geen impact voor de reizigers en stad Brugge, we veronderstellen dan ook dat er niet onmiddellijk over gecommuniceerd is.

De Lijn wenst volledigheidshalve te benadrukken dat deze bussen deel uitmaakten van een proefproject 'inductieve laadtechnologie'. Gezien de veelvuldige problemen met deze technologie en de zeer beperkte autonomie (zelfs bij een werkend laadpunt) is in 2017 door de Raad van Bestuur van De Lijn beslist om niet verder te investeren in deze technologie, maar enkel nog met proven technologie te werken en dus niet verder te investeren in inductieve lading.

Inzake vraag 2 leert navraag van De Lijn dat in het kader van het project "E-Bussen" onderzocht wordt of de mogelijkheid bestaat om deze bussen 'om te bouwen' tot een andere meer betrouwbare laadtechnologie. Het spreekt voor zich dat het stadsbestuur hier vragende partij is en gevraagd heeft om hierover op de hoogte gehouden te worden.

Inzake vraag 3 kunnen we u meedelen dat het college van burgemeester en schepenen hoge prioriteit schenkt aan de realisatie van een nieuw openbaar vervoer-model. Reeds op 28 januari 2019 werd in het college een visienota goedgekeurd welke vervolgens op Berek 3 (gemeenteraadscomissie) en op een toponverleg met De Lijn werd opgevolgd. Op het toponverleg dd.

4 april 2019 werd afgesproken dat drie werkgroepen opgestart zouden worden. Een werkgroep "netwerk" ging prioritair van start en kwam al meermaals samen.

Een werkgroep "voertuigen" kon pas – omwille van redenen van personeelsorganisatie binnen De Lijn – in november een eerste keer samenkomen maar zal nu prioritair een gezamenlijke visie op de aankoop van elektrische bussen ontwikkelen én dit zowel (hoogprioritair) voor de binnenstad als voor de deelgemeentes. Een werkgroep "vraaggestuurd openbaar vervoer" zal in de loop van 2020 opgestart worden en zal zich buigen over vraagstukken als MaaS (Mobility as a Service), tarifiering, informatie, ...

Vraag 1103: Raadslid An Braem (25/11/2019)

veiligheid Smedenpoort

Dit weekend werd een vrouw brutaal overvallen in de Smedenpoort. Enkele mannen probeerden haar handtas te stelen en toen zij verzet bood, kreeg ze een vuistslag in het gezicht. Zij deed reeds aangifte bij de politie.

Feiten van deze aard zijn absoluut nefast voor het veiligheidsgevoel. De nissen in de Smedenpoort zijn ook ideaal als verstopplaats. Van buitenaf kan men niet zien of er iemand in de poortgangen staat.

- Zijn er veiligheidscamera's in de omgeving?
- Konden de daders geïdentificeerd worden?
- Zijn er in deze omgeving nog strafbare feiten voorgevallen?

Antwoord 1103:

Veiligheid Smedenpoort

Er wordt verwezen naar een grijpdiefstal met geweld die op 23 november 2019 om 5 uur in de ochtend plaatsvond maar pas dezelfde dag om 12u26 werd aangegeven. Was de politie onmiddellijk ingelicht via de 101 dan konden beschikbare ploegen nog opzoekingen doen naar de daders in de wijdere omgeving. Opsporing is moeilijk zonder enig begin van persoonsbeschrijving.

In 2019 is in en rond de Smedenpoort geen ander gelijkaardig feit vastgesteld. Er is ook geen veiligheids- of CCTV-camera in de omgeving opgesteld. Rond het plaatsen van camera's past overigens enige terughoudendheid.

Het veiligheidsrisico moet worden afgewogen tegenover de bescherming van de privacy. De camerawetgeving schrijft overigens voor dat dit proportionaliteitsprincipe moet in acht worden genomen telkens men het plaatsen van een toezichts- of ANPR-camera overweegt.

In dit concrete geval en op deze locatie stelt de politie voor om niet tot de plaatsing van enige camera over te gaan.

Vraag 1104: Raadslid Karin Robert (1/12/2019)

Het nieuwe Vlaamse regeerakkoord vermeldt en verlangt dat gemeenten niet langer bladblazers, bosmaaiers en haagscharen gebruiken. De gemeentediensten moeten hun 'tweetakttoestellen voor het onderhoud van openbaar groen' vervangen door schonere exemplaren.

De vervuiling en geluidshinder van bladblazers en dergelijke onderhoudsmachines zijn enorm schadelijk, en niet in de eerste plaats voor de gezondheid van onze gemeentelijke medewerkers. Deze apparaten met tweetaktmotoren die vaak op een mengsel van benzine en olie draaien, stoten in verhouding meer vervuilende stoffen als fijnstof, stikstofoxiden en koolstofoxiden uit dan een grote auto. Verschillende Amerikaanse steden hebben om deze reden een algeheel verbod uitgevaardigd op het gebruik van machines voor groenonderhoud met tweetaktmotor. Volgens de Californische overheidsinstantie Air Resources Board staat een uur bladblazen gelijk aan 1.700 km rijden met een Toyota wat betreft uitstoot.

Bladblazers produceren ook een enorm lawaai; gemiddeld zo'n 75 tot 100 decibel. Het gevaar van lawaaislechthorendheid bij werknemers begint bij 80 dB(A). Uit een studie in de Amerikaanse staat Massachusetts is gebleken dat door het gebruik van tuinapparaten met tweetaktmotoren de plaatselijke geluidsnormen in een straal van 240 meter werden overschreden.

Maar buiten de gezondheid van de mens, zijn er vele goede redenen zijn om bladeren te laten liggen:

- In de winter vormen gevallen bladeren een perfecte isolatielaag voor de planten
 - Vogels zoeken graag naar insecten die leven in afgefallen blad.
 - De insectenpopulatie is tot 75% achteruit gegaan de laatste decennia.
- Onder bladerhopen leven wormen, spinnen en duizenden insecten. Met het blad dat we laten liggen, helpen we op een heel eenvoudige manier de insectenpopulatie vooruit.
- Al die insecten onder de afgefallen bladeren eten de blaadjes, verteren die tot compost, en zorgen zo op een natuurlijke manier voor bemesting van de grond en verbeteren de structuur van de bodem met hun gewroet.
 - Ten laatste, vermoed ik, gaan de verzamelde bladeren vaak naar de verbrandingsoven, omdat ze door het blazen worden gemengd met plastic en ander zwerfvuil. Deze bladeren zouden nochtans perfect kunnen dienen voor compostering of op een meer duurzame manier verwerkt worden.
 - Ook zien we voordelen in het gebruik van een hark tav een bladblazer voor het verplaatsen van blad.
- Het verbruikt geen energie, maakt geen lawaai en houdt de lichamelijke conditie op peil.

Mijn vragen zijn de volgende:

- Hoe staat het in Brugge met het gebruik van machines voor groenonderhoud met tweetaktmotor? Dit zowel met betrekking tot de richtlijnen naar gemeentediensten als qua richtlijnen naar de inwoners. In Knokke verbiedt het bestuur bv. ook inwoners om tweetaktmachines te gebruiken, net als mensen met een tweede verblijf.
- Ziet men heil in een omslag naar het gebruik van elektrische machines en/of harken?
- Goed beseffend dat er op vele wegen/plaatsen 'voor de veiligheid' bladeren weggedaan moeten worden, wil ik vragen of men bereid zou zijn om een plan op te laten stellen door dienst Leefmilieu met daarin de plaatsen waar het niet meer nodig zou zijn om de bladeren weg te blazen, cfr. parken en bermes?
- Is men bereid om te overwegen, zoals in proefprojecten in Schaarbeek en andere Belgische gemeentes, metalen manden te voorzien in de herfst waar de gemeentewerkers de blaadjes in doen maar waar ook buurtbewoners de bladeren van hun oprit/voortuin/stoep in kunnen gooien?

Antwoord 1104:

Gebruik bladblazers

Tweetakt machines

Het Brugse Beleidsprogramma 2019-2024 zet in op Brugge, duurzaam, milieuvriendelijk en slim. In dit kader zullen tijdens deze legislatuur voorstellen geformuleerd worden voor de verdere elektrificatie van het materieel waar mogelijk.

Om ervaring op te doen zijn er op vandaag al diverse types elektrisch handmaterieel in gebruik. Bij vernieuwing wordt vervanging door elektrisch materieel steeds goed overwogen. Het spreekt voor zich dat deze omvorming van het machinepark gefaseerd verloopt.

Bladeren in parken en langs straten

Bladeren langs straten, op pleinen, fietspaden, gazon, begraafplaatsen tussen zerken worden prioritair weggenomen t.b.v. de verkeersveiligheid en het behoud van gazon.

Tussen grotere heestersmassieven, bosjes, hakhoutmassieven blijven de bladeren maximaal aanwezig.

Bladkorven

Een reglement van bladkorven is al uitgewerkt in Brugge. Inwoners met bomen in de straat mogen een bladkorf op het openbare domein plaatsen. Lediging gebeurt op regelmatige basis door de stadsdiensten.

Meer informatie over de afspraken kan je vinden via, <https://www.brugge.be/bladkorf>