

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang

nr. 24 – 30 juni 2020

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

Vraag 1252: Raadslid Jasper Pillen (2/06/2020)

- **aanleg zebrapad thv kruispunt K. Ledeganckstraat – Sint-Pietersgroenestraat**
- **snelheid Sint-Pietersgroenestraat?**

Ouders van kinderen uit Sint-Pieters contacteerden me met de vraag tot aanleg van een zebrapad op het hierboven genoemde kruispunt. Deze vraag lijkt me gerechtvaardigd, vanuit de straat is de wandelrichting naar het park en speelplein 'Ten Poele' populair. Ook vanuit de school zou deze beweging gemaakt worden, zo meldt men mij.

Kan ik ook de resultaten van de snelheidsmetingen die in 2019 in de Sint-Pietersgroenestraat werden georganiseerd ontvangen? Zijn er eventueel infrastructurele aanpassingen aan deze weg gepland?

Antwoord 1252:

Zebrapad Karel Ledeganckstraat – Sint-Pietersgroenestraat

Het klopt dat er inderdaad geen zebrapad gelegen is op het kruispunt Karel Ledeganckstraat/Sint-Pietersgroenestraat. De reden hiervoor is dat er in straten waar zone 30 geldt, er geen zebrapaden voorzien worden. Zone 30 wijst op een verblijfsgebied waar de voetganger overal kan oversteken en niet verplicht wordt om binnen de 20m een zebrapad te gebruiken. Dit wordt ook zo vermeld in het beleidskader voetgangersvoorzieningen. Er zijn echter wel nog uitzonderingen mogelijk om toch een zebrapad aan te leggen in een zone 30 (zoals bv. ter hoogte van de schooltoegang van een basisschool omdat deze dan educatief gebruikt kan worden).

In de Sint-Pietersgroenestraat laat de weginrichting (verhoogd plateau) het niet toe om een zebrapad te voorzien. Aan de ene zijde van de rijbaan is een voetpad gelegen die aan de andere zijde uitkomt op een dubbelrichtingsfietspad, die afgescheiden is van de rijweg door struiken. In deze situatie is het dus niet mogelijk om in één rechte lijn over te steken naar het park en het speelplein 'Ten Poele'.

De vraag werd besproken op een MOVE-overleg van 20 mei 2020. Er werd beslist om geen zebrapad te voorzien door de aanwezigheid van het verkeersplateau. De dienst openbaar domein zal nagaan of een oversteek 'gefaciliteerd' kan worden waarbij o.a. een extra voetpad (naast het

dubbelrichtingsfietspad) aan de kant van de oude spoorwegbedding zou gerealiseerd worden zodat een looplijn ontstaat.

De resultaten van de snelheidsmetingen bezorgen wij u later.

Aanvullend antwoord 1252:

Snelheidsmetingen Sint-Pietersgroenestraat

In de Sint-Pietersgroenestraat werd in 2018 een projectmatige snelheidsprocedure uitgevoerd in het gedeelte tussen de Karel Ledeganckstraat en de Sint-Pietersnoordstraat. Het anonieme telapparaat werd er geplaatst in maart 2018 en de resultaten wezen op een structureel snelheidsprobleem: 59% van de bestuurders beging tijdens de gemeten periode een snelheidsovertreding. Daarom werd in een volgende fase overgegaan tot het plaatsen van een preventief snelheidsindicatiebord (maart – april 2018). Het oplichten van de gereden snelheid bleek een positief effect te hebben op het verkeersgedrag: 27% van de bestuurders beging tijdens deze preventieve fase nog een snelheidsovertreding. Alhoewel deze resultaten al beter waren dan tijdens de objectieve fase, werd toch nog een snelheidsprobleem waargenomen waardoor werd overgegaan tot het uitvoeren van repressieve snelheidscontroles tijdens de piekmomenten. In 2018 konden de resultaten van de repressieve controles echter op beleidsmatig niveau niet bijgehouden worden door de overschakeling van een analoog naar een digitaal flitstoestel. De resultaten van de repressieve snelheidscontroles konden dus niet worden geobjectiveerd. Daarom hebben we in een latere periode opnieuw repressieve snelheidscontroles laten uitvoeren. Deze repressieve snelheidscontroles werden – na vertraging door wegenwerken in de Vaartstraat waardoor het vaste bord van de zone 30 verwijderd was en er een mobiel verkeersbord werd geplaatst – uitgevoerd tussen januari en maart 2020. De resultaten van de repressieve snelheidscontroles toonden aan dat er nog steeds een snelheidsprobleem bestond: tijdens de twee controles in de ochtendspits werden respectievelijk 31% en 17% snelheidsovertredingen vastgesteld en tijdens de twee controles in de avondspits werden respectievelijk 5% en 40% snelheidsovertredingen vastgesteld. Omdat er tijdens bepaalde controleperiodes een structureel snelheidsprobleem werd waargenomen (1 x ochtend- en 1 x avondspits) werden deze resultaten overgemaakt aan de wegbeheerder met de vraag om er bijkomende maatregelen te onderzoeken.

Intussen werd dit dossier door de mobiliteitsdienst (in samenspraak met de politie) bekeken en werd er een collegedossier voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen van 22 juni 2020.

Het volgende werd beslist: "het college neemt akte van het verkeersonderzoek Sint-Pietersgroenestraat en geeft groen licht voor de organisatie van een bewonersbevraging waarbij twee voorstellen worden voorgelegd aan de bevolking :

1° een aanpassing aan de verkeerscirculatie en 2° de realisatie van twee wegversmallingen.

De dienst mobiliteit koppelt de bevraging terug met het college die vervolgens een beslissing ten gronde zal nemen. Er zal dan ook een beslissing genomen worden over hoe het weerhouden voorstel geëvalueerd zal worden."

Vraag 1264: Raadslid Dirk Barbier (23/01/2020)

Slimme afvalbak

Door toeristen of winkeliers drukbezochte plaatsen worden vaak ontsierd door overvolle afvalbakken, die op regelmatige tijdstippen geleidigd en gereinigd moeten worden. Afvalverwijdering kan meer technologisch gebeuren door smart city toepassing: afval wordt gecompriemd tot een vijfde door een pers, werkend op zonne-energie, en waarbij een mobiel netwerk de dienst rapporteert over de hoeveelheid afval.

In Amsterdam en andere toeristische steden wordt er mee gewerkt: inzamelkosten vermindert er zichtbaar door besparen op onnodige verplaatsingen en op onefficiënte personeelsuren. Het toestel heeft zijn prijzenkaartje met bijkomende kosten aan communicatie en onderhoud. Het toestel kan ook gehuurd worden met mogelijkheid tot aankoop na de huurperiode aan restwaarde. Meer info werd ons doorgestuurd.

Uiteraard kan de stad dit beperken tot de drukke punten.

De bestaande afvalbakken kunnen overgeplaatst worden naar plaatsen, waar noodzaak blijkt van een meer regelmatige aanpak.

- Vragen:
- 1- zijn er plaatsen waar u constateert dat afval-ophalen beter kan?
 - 2- kan dit voorstel, met efficiëntie, uw interesse wekken?
 - 3- is er budgettaire ruimte voor aankoop of gespreide huurovereenkomst?

Antwoord 1264:

Slimme afvalbak

Momenteel wordt voor de opvang van zwerfvuil in openbare afvalmanden in de binnenstad niet geopteerd voor perssystemen, en dit lijkt ons na een analyse van enkele maanden terug ook niet wenselijk. De vooropgestelde compressieverhouding van 1:5 is in werkelijkheid niet haalbaar en het perssysteem neemt ook heel wat plaats in. Het persmechanisme is ook onderhevig aan mogelijke defecten, bovenop de duurdere aankoopprijs t.o.v. een courant model zonder pers. De bestaande modellen zijn ook veelal niet aangepast qua vorm en stijl aan het Brugs historisch stadscentrum, waar de voorbije twee jaar fors werd geïnvesteerd in nieuwe (zwarte) afvalmanden in gietaluminium.

Normaal zou er dit voorjaar een proefproject 'slimme afvalmand' van 6 maanden opgestart zijn, een samenwerking tussen de diensten Openbaar Domein, de Strategische Cel en de dienst Informatica, maar naar timing toe heeft Corona roet in het eten gegooid. Deze week zal een firma starten met de installatie van de sensoren. Onze voertuigen moeten dan nog worden uitgerust met de apparatuur en onze mensen moeten opleiding krijgen. In totaal worden dan ca. 240 afvalmanden (zone Christus-Koning, Sint-Pieters & Sint-Jozef) voorzien van een sensor die de vullingsgraden meet en doorstuurt. Op basis van de verzamelde data wordt via een automatisch routingsysteem aan de ophaalploeg overgemaakt welke afvalmanden aan lediging toe zijn. Het proefproject kadert volledig binnen de subsidiëring via SCIFI (Smart Cities Innovation Framework Implementation) en komt tegemoet aan de implementatie van meer Smartcitytoepassingen in onze stad. Voor het project wordt samen gewerkt met een Belgisch en een Nederlands bedrijf die eind 2019 na een selectieprocedure werden gekozen uit 10 Europese kandidaturen.

Het is de bedoeling om op representatieve schaal na te gaan welke de voordelen op vlak van personeelskosten, mobiliteit en milieu zijn bij het gebruik van slimme afvalmanden.

Vraag 1265: Raadslid Geert Van Tieghem (4/05/2020)

Kappen van honderden bomen langsheen Vaardijk Zuid te Brugge (Oostendse Vaart)

In loop van de maand maart 2020 werden honderden bomen gekapt langsheen de **Oostendse Vaart**, Vaardijk Zuid (kant Waggelwater), vanaf de Bloemendalestraat over een afstand van ettelijke kilometer, richting Oostende. Dit gebeurde zichtbaar door de Vlaamse Waterweg. Hieromtrent hebben we volgende vragen :

- Leverde het stadsbestuur een **kapvergunning** af voor deze bomenkap ? Zo ja, op welke basis en met welke argumenten ?

- **Hoeveel** en **welke** bomen werden er precies op Brugs grondgebied gekapt ?
- Wat is de **motivatie** van deze bomenkap ?
- Zullen er **nieuwe bomen** aangeplant worden op die plaats langsheen het natuurrijke fietspad ?

Antwoord 1265:

Kappen van honderden bomen langs de Vaartdijk Zuid

De reden en de visie van de beheerswerken langs het kanaal Gent-Oostende is nagetrokken bij De Vlaamse Waterweg en in het betrokken traject werden onderstaande werken uitgevoerd:

- Gedeeltelijk afzetten van achterstallig hakhout op de kanaaldijk.
- Onderhoudssnoei van alle volwassen bomen in lijnbeplanting langs het jaagpad (eerste en tweede lijn waar van toepassing).
- Begeleidingssnoei van de, in de afgelopen jaren, nieuw aangeplante lijnbeplanting van jonge essen en eiken.
- Opkuis stormschade (noodzakelijk t.g.v. een aantal behoorlijke stormen dit voorjaar).
- Gedeeltelijk ontstronken van eerder gevelde (acuut gevaarlijke of omgewaaide) bomen.

In deze opdracht zijn volgens de Vlaamse Waterweg geen (vellings)werken uitgevoerd die vergunningsplichtig zijn. Er werd door ons aldus geen vergunning gegeven.

Vraag 1266: Raadslid Annick Lambrecht (7/05/2020)

Bikenomics-case study - Fietsinvesteringen

In kader van het Europese project Handshake werd een bikenomics-oefening opgemaakt met de nieuw aangelegde Balkonrotonde-Passantenbrugjes als case study. De bikenomics-methodologie brengt de socio-economische gevolgen van fietsinvesteringen in kaart en berekent de opbrengst-kostratio van dergelijke investeringen.

Het onderzoek leert dat het project van de Balkonrotonde en de Passantenbrugjes een opbrengst-kostratio hebben van 1,5. De opbrengsten zijn dus 1,5 zo hoog als de kosten. Deze casus illustreert dus dat investeringen in fietsinfrastructuur een groot maatschappelijk rendement opleveren. De case studies in andere Europese steden laat ook zien dat kleine investeringen zoals het afsluiten van een brug voor gemotoriseerd verkeer of het schrappen van één rijvak ten voordele van een fietspad de grootste socio-economische opbrengsten genereren.

De dienst Mobiliteit bevestigt het nut van investeringen in fietsinfrastructuur: *"de methodologie bevestigt ook dat investeringen in fietsinfrastructuur in de regel als een goede investering bestempeld kan worden, daar waar (veelal zeer dure) investeringen in auto-infrastructuur eerdere beperkte meerwaardes kennen en zelfs ook een opbrengst/kost-ratio kleiner dan 1 kennen (omdat maatschappelijke effecten naar gezondheid, verkeersveiligheid, ea kunnen doorwegen). ...*

De Bikenomics-case illustreert kortom één van de motivaties van Kopenhagen om vanaf de jaren 1970 - 1980 (toen de stad zeer weinig budgettaire marge had) consequent in fietsinfrastructuur te investeren : investeringen in fietsinfrastructuur kennen de beste opbrengst/kost-ratio en is ook vanuit een budgettair oogpunt als een slimme investering voor een stadsbestuur te bestempelen.

De Bikenomics-case sluit bovendien ook aan bij de filosofie die het stadsbestuur al sinds de jaren 1970 hanteert en ook in het recentste Mobiliteitsplan (2016) werd onderschreven : namelijk dat verkeer op maat van de stad - de mens een grote maatschappelijke waarde genereert en dat fietsen hier een grote bijdrage toe kan leveren."

Graag had ik het stadsbestuur naar aanleiding van deze studie het volgende gevraagd:

1. Welke fietsinvesteringen werden deze legislatuur gedaan? Graag een overzicht van de ingrepen en het budget dat er tegenover stond.
2. Welke fietsinvesteringen staan nog op de planning? Graag een overzicht van de geplande investeringen en het budget dat er aan wordt toegewezen.

Antwoord 1266:

Bikenomics studie - fietsinvesteringen

Het is niet mogelijk om een overzicht te geven van de fietsinvesteringen en het budget dat er tegenover stond omdat dit niet afzonderlijk wordt gebudgetteerd en onder wegenwerken valt. Bij elke heraanleg van weginfrastructuur is er aandacht voor fietsinfrastructuur. Een plaats voor de fietser, fietsparkeerplaatsen, fietsveilige oversteken, ... worden steeds meegenomen bij alle gemeentelijke wegenis die heraangelegd wordt.

Specifiek kunnen er volgende projecten uitgelicht worden:

- Dampoortkwartier – Dampoortstraat – enkel richtingsfietspaden – uitvoering vanaf 2021
- FSS Assebroekelaan en Vondelstraat – 181.500 EUR – nog uit te voeren
- Moerkerkse Steenweg: (tussen Pijpeweg en de Vierscharestraat) Vernieuwen van fietspad – 302.500 EUR – nog uit te voeren – grondverwerving noodzakelijk
- De ontsluiting rondom het Veltembos / Zandtiende wordt uitgevoerd. – Voorontwerp voor aanleg fietspaden Zandtiende in opmaak – 100.000 EUR
- fietspad Maleleie – i.s.m. met VLM – vermoedelijk 2022 (35.000 EUR)
- Gistelse Steenweg – i.s.m. met AWV
- Kerkebeekpad – 1.600.000 EUR voorzien over 2020 – 2021 – 2022 , Studie lopende
- Ten Boomgaard – voorontwerp in opstartfase
- Fietspaden Slachthuisstraat - Sint-Pieterszuidstraat (samenwerking Elia) – in uitvoering – 204.699 EUR cfr. MJP (2020)
- Fietsverbinding Lodewijk Coiseaukaai - Dudzeelse Steenweg (samenwerking Elia) – op te starten – 38.184 EUR cfr. MJP (2020)
- Acties m.b.t. verkeersveiligheid in Pathoekeweg x Kolvestraat – rotonde – MJP 260.000 EUR – voorontwerp wordt opgestart (na studie mobiliteit)

De grotere dossiers, waarbij bovenlokale partners (provincie, MOW, AWV, Infrabel, ...) betrokken zijn, worden gekenmerkt door nog wat grotere doorlooptijden, gezien, hun omvang, de verschillende betrokken partners, de nood aan een gedegen voorstudie, de nood aan een omgevingsvergunning, ...

Er gebeuren dagdagelijks kleinere aanpassingen in functie van fietscomfort en fietsveiligheid. Deze punctuele aanpassingen worden ad hoc uitgevoerd.

Hieronder een greep van reeds uitgevoerde kleinere aanpassingen eerder deze legislatuur:

- Diverse aanpassingen i.k.v. 'Veilige schoolomgevingen'
- Fietsstraat Edward de Denestraat
- Fietsstraat Leopold De Bruynestraat – Driekoningenweg
- Fietsdoorsteek Boudewijnkanaal - Ter Doeststraat
- ...

Vraag 1267: Raadslid Annick Lambrecht (28/05/2020)

Roltrap Frank Van Ackerpromenade

Er wordt ons gesignaleerd dat de roltrappen ter hoogte van het Huis van de Bruggeling al een tijdje defect zijn.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Onder wiens bevoegdheid vallen deze roltrappen?
2. Wanneer worden deze roltrappen hersteld?

Antwoord 1267:

Roltrappen Frank Van Ackerpromenade

De roltrappen zijn eigendom van VME Globaal Hart van Brugge. Deze roltrappen en trappenpartij zijn dus privaat eigendom maar met een publiek karakter.

De VME Globaal Hart van Brugge heeft beslist om de werking van de roltrappen stop te zetten ingevolge de zeer frequente en dure herstellingen.

Geregeld werd door de stad contact opgenomen met de eigenaar met het oog om de roltrappen terug in werking te stellen.

Er is een raadsman aangesteld door de dienst eigendommen om dit probleem te onderzoeken. Na het advies van de raadsman zal een dossier voorgelegd worden aan het college van burgemeester en schepenen.

Vraag 1268: Raadslid Annick Lambrecht (5/06/2020)

Defecte fietspompen

Onlangs werd ik gecontacteerd aangaande de defecte fietspompen aan de Lodewijk Coiseaukaai, de Kruispoort en de Markt. Volgens de melder zouden deze fietspompen al een tijdje defect zijn.

Graag had ik enkele vragen gesteld:

1. Hoeveel defecten werden laatste 3 jaar gemeld per fietspomp in Brugge en deelgemeenten?
2. Hoeveel herstellingen werden er de laatste 3 jaar uitgevoerd per pomp?
3. Zijn er plannen om het aantal fietspompen nog uit te breiden en zo ja, op welke locaties?

Antwoord 1268:

Fietspompen

Conform de overeenkomst die we hebben met Groep Intro die instaat voor het onderhoud van de fietspompen, worden deze wekelijks onderhouden. Alle meldingen die we krijgen van kapotte fietspompen worden ook overgemaakt aan hen ter controle. Ofwel wordt dit meegenomen in de wekelijkse onderhoudsbeurt, ofwel gaat er iemand specifiek ter plaatse als deze onderhoudsbeurt te ver af is. Door de corona-crisis werden de wekelijkse controles echter opgeschort tussen 11 maart en 6 mei.

Sinds oktober 2019 wordt het logboek van de controles digitaal bijgehouden. Hiervoor gebeurde dit fysiek door Groep Intro. De gegevens van voor die datum zullen we aan hen opvragen. Hieronder het aantal interventies met herstellingen per fietspomp sinds oktober 2019.

Fietspomp	Aantal interventies
Station (kant centrum)	7
Station (kant Sint-Michiels)	6
Ten Briele	2
Katelijnepoort	1
Gentpoort	4
Kruispoort	2
Lodewijk Coiseaukaai	3
AZ Sint-Jan	1
Ezelpoort	3
Markt	5
't Zand	2
Smedenpoort	2
Lissewege	1
Zeebrugge	1

De vijftiende fietspomp, in de Noorweegse Kaai, werd beschadigd tijdens de heraanleg en moet volledig vervangen worden. Dit is echter een verzekeringsdossier dat de nodige administratieve stappen dient te doorlopen.

Het aantal meldingen over fietspompen wordt niet bijgehouden. Soms wordt namelijk meerdere keren hetzelfde gemeld of blijkt de fietspomp wel degelijk te werken ondanks de melding. We kunnen dus geen cijfers geven over hoeveel meldingen er binnen gekomen zijn.

Voorlopig zijn er geen plannen om het aantal fietspompen nog verder uit te breiden.

Vraag 1269: Raadslid Annick Lambrecht (12/06/2020)

Kiezelsteentjes op de Vesten tussen Gentpoort en Coupurebrug

Er werd ons reeds door verschillende mensen gemeld dat het erg gevaarlijk fietsen is op de Vesten tussen de Gentpoort en de Coupurebrug. Recent werden daar een lading kiezelsteentjes gelegd, wellicht met de nobele bedoeling om het pad te effenen, maar de kiezelsteentjes zijn voor fietsers een nogal ongelukkige keuze van ondergrond. De laag is immers niet aangehard waardoor je er met de banden blijft in steken en dan blijkt evenwicht houden niet zo eenvoudig. Dit stuk is een fietsverbinding die toch frequent wordt gebruikt door zeer veel fietsers dus lijkt het ons een goede zaak dit aan te passen.

Graag had ik enkele vragen gesteld:

1. Wat zal het stadsbestuur doen om dit stuk veiliger en comfortabeler te maken voor fietsers?
2. Binnen welke tijdspanne zal de oplossing uitgevoerd worden?

Antwoord 1269:

Kiezelsteentjes op de vesten tussen Gentpoort en Coupurebrug

De Boninvest werd na meerdere meldingen omtrent de harde ondergrond heraangelegd. Deze aanleg werd uitgevoerd door een externe aannemer. We hebben de aannemer intussen op de hoogte gebracht van de situatie en gevraagd om actie te ondernemen. De aannemer zal bekijken wat er moet gebeuren om het comfort voor fietsers te verhogen.