

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**27ste jaargang
nr. 15 – 18 april 2023**

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 2178: Raadslid Annick Lambrecht (10 januari 2023)

Ventweg Koning Albert I-laan

Onlangs werd ik gecontacteerd door buurtbewoners die een gevaarlijke toestand willen melden in verband met de ventweg van de Koning Albert I-laan. Wekelijks zien zij fietsers op de Koning Albert I-laan fietsen in plaats van de ventwegen. Naast de onduidelijkheid voor fietsers waar zij moeten rijden, zou er ook te snel gereden worden op de ventwegen. Vandaar de volgende vragen:

1. Kunnen de ventwegen omgevormd worden tot fietsstraten?
 - a. Indien niet, kan er dan op zijn minst duidelijkere signalisatie komen voor fietsers zodat het voor hen duidelijk is dat ze op de ventwegen veiliger kunnen fietsen?
2. Kan er een projectmatige snelheidsprocedure worden opgestart voor de ventwegen van de Koning Albert I-laan? Kunnen met andere woorden de snelheden gemeten worden zodat er op basis van objectieve gegevens kan nagegaan worden of er verdere ingrepen moeten gebeuren?

In een antwoord van het kabinet van de burgemeester werd verwezen naar de plannen van AWW om de fietsersoversteek veiliger te maken ter hoogte van de aansluiting van de ventwegen op de Koning Albert I-laan. Hoe ver staat het daarmee?

Antwoord 2178:

Ventweg Koning Albert I-laan

Er werd een projectmatige snelheidsprocedure opgestart in de beide ventwegen van de Koning Albert I-laan. Hieronder een overzicht van de resultaten:

Koning Albert I-laan 163 (zone 50: ventweg kant Rijselstraat):

Er werd een anoniem telapparaat geplaatst van 01/02 tot en met 16/02/2023 zodat objectieve gegevens over de gevoerde snelheden konden verzameld worden. De gegevensanalyse van deze objectieve resultaten toonde aan dat er zich geen snelheidsprobleem stelt: 0,91% van de bestuurders beging tijdens deze gemeten periode een snelheidsovertreding. Omdat deze gegevens als normaal worden beschouwd binnen de betreffende snelheidszone (zone 50), zullen daar (voorlopig) geen verdere stappen worden ondernomen ter handhaving van de snelheid.

Koning Albert I-laan 164 (zone 30: ventweg kant Xaverianenstraat):

In een eerste fase werd een anoniem telapparaat geplaatst van 01/02 tot en met 16/02/2023. De analyse van de objectieve resultaten toonde aan dat er een structureel snelheidsprobleem bestond: 40% van de bestuurders beging tijdens de anonieme fase een snelheidsovertreding. Vandaar dat in een volgende fase een preventief snelheidsindicatiebord moet worden geplaatst in de beide rijrichtingen om de bestuurders te sensibiliseren en een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen. Als ook deze preventieve maatregel geen effect heeft op het verkeersgedrag, zullen gerichte repressieve snelheidscontroles worden uitgevoerd tijdens de piekmomenten. In laatste instantie – als alle politionele maatregelen geen (significant) effect blijken te hebben – worden bijkomende infrastructurele maatregelen onderzocht door de wegbeheerder.

Vraag 2179: Raadslid Paul Jonckheere (24 februari 2023)

Erfpachten

Naar aanleiding van het agendapunt over de erfpacht van de tennisclub het Vrije graag een antwoord op de volgende vragen:

1. Overzicht van de lopende erfpachten door Brugge verleent, hun looptijd en hun te betalen vergoeding.
2. Wat zijn de criteria om een erfpacht te geven? Wanneer erfpacht? Wanneer verhuur? Wanneer verkoop? andere?
2. Wat zijn de criteria in het erfpachtbeleid
 - duur,
 - vergoeding
 - onderhoud
 - andere specifieke bepaling

Antwoord 2179:

Erfpachten

Destijds werd geopteerd om bepaalde projecten te realiseren door middel van het ter beschikking stellen van gronden via zakelijke rechten. De zakelijk recht houder (erfpachter/opstalhouder) moet instaan als eigenaar voor het onderhoud en of herstel tenzij anders overeengekomen. De erfpachten variëren van contractant tot contractant en volgens de onderhandelingen of tijdsgeest.

Hieronder vindt u het overzicht van de lopende erfpachten door Brugge verleend, hun looptijd en hun te betalen vergoeding.

Debituur-id(T)	Basisbedrag	Contr. datum	tot	Frequentie
IMEVVO	88,88	03/12/2015	03/12/21H	eenmalige vergoeding
Boudewijnpark, Sport, Kunst-en Ontspanningscentrum NV	148.735,97	10/11/96	31/12/2061	jaarlijks
Skobo vzw (VTI Brugge)	1,00	10/11/2001	31/12/2050	jaarlijks
Vlaamse Yachthaven Nieuwpoort (voormalig VVV Nieuwpoort VZW)	1,00	10/11/2001	31/12/2050	jaarlijks
Koninklijke en Koninklijke Gilde de Vyse Archiers van Mytheere Sint-Sebastiaan Sint-Kruis	1,00	01/05/2016	30/04/2062	jaarlijks
Toerisme Vlaanderen	eenmalig	1/12/2021	30/11/2070	nvt
Tenniscentrum Brugge NV	3.345,89	01/09/2004	01/09/2045	jaarlijks
Brugse Tennisvereniging v.z.w.	1.959,20	1/08/1995	31/05/2045	jaarlijks
Brugse Kajak Club YZV	1,00	1/10/2003	30/09/2102	jaarlijks
Yachtclub Flandria Brugge YZV	1,00	1/10/2003	30/09/2102	jaarlijks
Wwendo BV (voorheen Brugse Maatschappij voor Huisvesting)	77.342,78	10/11/97	31/12/2046	eenmalige vergoeding
Wwendo BV (voorheen Brugse Maatschappij voor Huisvesting)	2.706,37	01/01/1977	31/12/2046	eenmalige vergoeding
Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen	0,00	1/10/2022	31/12/2072	nvt
Provincie West-Vlaanderen (dienst financiën)	1,00	1/09/2011	30/09/2072	jaarlijks
Wwendo BV (voorheen Brugse Maatschappij voor Huisvesting)	5.945,44	01/01/1977	31/12/2046	eenmalige vergoeding
IMD (Inzetting Motorie Dienstverlening Provincie West-Vlaanderen)	1,00	1/10/2017	17/12/2076	jaarlijks
COBRHA N.V.	3.096,00	01/05/2017	30/04/2053	jaarlijks
IMEVVO	eenmalig	12/09/2017	03/12/21H	eenmalige vergoeding
Provincie West-Vlaanderen (dienst financiën)	2.000.000,00	1/10/2018	31/12/2048	nvt
Koninklijke Hockey Club Brugge VZW (KHCB)	1,00	1/04/2005	31/03/2071	jaarlijks
Het Blaauw Kruis Brugge YZV	1,00	1/10/2017	31/01/2062	jaarlijks
Sint-Michiëlgilde De Hallebardiers YZV	1,00	01/08/2006	30/04/2072	jaarlijks
Site Dud Sint-Jan NV	2.478,94	01/01/2005	20/01/2102	jaarlijks
Verba N.V.	nvt	01/04/1993	31/03/2092	eenmalige vergoeding
Imwro	eenmalig	25/06/2019	25/06/2118	nvt
Sint-Andreasinstituut Brugge vzw (SASIK)	1,00	28/10/2020	28/10/2050	jaarlijks
Wwendo	56.172,32	7/05/1976	07/05/2046	eenmalige vergoeding
SCI Retail - CFO Codabel Management	49.578,70	7/03/1979	06/03/2076	jaarlijks
Gezondheidszorg 'Bemertighed Jezu' V	1,00	1/10/2018	31/12/2093	jaarlijks
Inteparking NV	1,00	09/11/2022	31/05/2055	jaarlijks
Oranje YZV	1,00	1/10/2003	31/09/2036	jaarlijks
WFD YZV	eenmalig	1/12/2018	30/11/2083	nvt
WFD YZV	1,00	19/03/2018	30/11/2083	jaarlijks
IMEVVO	6.782,70	03/12/2015	03/12/21H	eenmalige vergoeding
Rijckevelde VOF	1.239,47	1/04/1973	30/04/2062	jaarlijks
De Konelatie YZV	1,00	1/10/2013	31/12/2045	jaarlijks
Europacollege	1,00	1/12/1999	30/11/2029	jaarlijks
Kon. en Prins. Hoofdgilde Sint-Joris Stalen Bloeg Brugge	1.244,78	01/10/2010	31/12/2071	jaarlijks
CAV Noord-West Vlaanderen YZV - De Poort Brugge	1,00	1/04/2000	31/12/2038	jaarlijks
nv Sraetrom Zeebrugge	1,00	16/05/2012	verkoop grond	jaarlijks
Christelijke gemeente van Jehova's getuigen te Brugge Noord vzw	143,74	1/04/1976	31/03/2036	jaarlijks
Wwendo BV (voorheen Brugse Maatschappij voor Huisvesting)	25.096,00	01/01/1980	31/12/2049	eenmalige vergoeding
Crematorium Brugge NV	2.478,94	27/03/1997	31/12/2006	kvartaal
Koninklijke Tennisclub in't Vrije (KTK in't Vrije)	743,68	04/05/2001	31/05/2070	maandlijks

Vraag 2180: Raadslid Sandra Wintein (3 maart 2023)

Geluidsoverlast bromfietsen

In respons op een vraag van collega-raadslid Annick Lambrecht liet het stadsbestuur weten dat de lokale politie ongeveer maandelijks een actie bromfietsen organiseert, gericht op controles van opdrijven en lawaaihinder.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

- Is er reeds dergelijke controle gebeurd langs het jaagpad aan de Baron Ruzettelaan? Sinds de komst van het VTI krijgen wij vaak meldingen binnen over geluidsoverlast van – vaak opgedreven – bromfietsen op deze locatie.
 - Zo ja, wat was het resultaat?
 - Zo niet, kan er een politiecontrole op deze locatie worden voorzien gezien de vele meldingen die wij krijgen?
- Graag een overzicht van de resultaten van deze maandelijks controles op bromfietsen, opgesplitst per locatie en per categorie overtreding.

Antwoord 2180:

Geluidsoverlast bromfietsen

Deelvraag 1.

Is er reeds dergelijke controle gebeurd langs het jaagpad aan de Baron Ruzettelaan? Sinds de komst van het VTI krijgen wij vaak meldingen binnen over geluidsoverlast van – vaak opgedreven – bromfietsen op deze locatie.

Tot op heden werden er nog geen controles voorzien op deze locatie, hierdoor hebben we ook nog geen resultaten rond de problematiek inzake de bromfietsen op het jaagpad. De locatie zullen we wel opnemen in ons handavingsplan voor de tweewielers op het grondgebied van de Politiezone Brugge.

Bij de opmaak van het preventie- en handavingsplan voor tweewielers zullen er prioriteiten bepaald worden waar we zullen inzetten op preventie en handhaving naar de tweewielers toe.

Deelvraag 2.

Graag een overzicht van de resultaten van deze maandelijkse controles op bromfietsen, opgesplitst per locatie en per categorie overtreding.

Het klopt dat er op regelmatige basis controles zijn binnen onze politiezone op bromfietsen. De resultaten van deze controles kan u in de aparte bijlage terugvinden.



overzicht inbreuken
bromfietsers.pdf

Vraag 2181: Raadslid Annick Lambrecht (9 maart 2023)

Vierkant groen Warande kruispunt

Het kruispunt op de R30 ter hoogte van de Warandeburg is een gekend knelpunt voor fietsers en voetgangers. Tot op vandaag is dit kruispunt nog steeds zo ingericht dat zwakke weggebruikers en automobilisten op hetzelfde moment groen hebben. Daardoor gebeurt het vaak dat automobilisten hard in de remmen moeten gaan omdat ze verrast worden door voetgangers en fietsers die op hetzelfde moment hen kruisen.

Ook de opstelstroken op dit kruispunt zijn niet optimaal: fietsers hebben nauwelijks plaats om zich op te stellen. Bovendien is ook de Warandeburg zelf geen aangename brug om te nemen als zwakke weggebruiker. De stroken voor hen zijn veel te smal, waardoor voetgangers en fietsers elkaar moeten aflossen.

Graag had ik het volgende gevraagd:

1. Is dit officieel gekend als gevaarlijk punt?
 - a. Hoeveel ongevallen vonden er de laatste vijf jaar plaats met zwakke weggebruikers? Graag een overzicht van het aantal ongevallen per jaar en met onderscheid tussen licht-, zwaargewonden en met dodelijke afloop.
2. Zijn er aanpassingen gepland voor dit kruispunt? Zo ja, welke? En wat is de timing?
3. Kan er versneld vierkant groen worden ingevoerd op dit kruispunt, zeker in afwachting van de installatie van de nieuwe Krakelebrug, zodat dit kruispunt verkeersveiliger wordt voor zwakke weggebruikers?

Antwoord 2181:

Vierkant groen Warande kruispunt

1. Op basis van de recentste ongevalgegevens en de aanpassingen aan het kruispunt in 2017 (beschreven in punt 2) is dit punt gedaald in prioriteit en is dit momenteel geen officieel gevaarlijk punt meer.
De lokale politie registreerde in de periode 2018 – 2022 vier letselongevallen op het kruispunt waarbij een zwakke weggebruiker betrokken was: één ongeval in 2018, twee in 2019 en één in 2022. Bij deze ongevallen raakte telkens een fietser lichtgewond.
2. Naar aanleiding van deze schriftelijke vraag werd met het Agentschap Wegen en Verkeer in overleg getreden daar dit kruispunt in hun beheer is. Het kruispunt Warandeburg werd in het verleden reeds door gewestwegbeheerder AWV onderzocht. Ook hier waren immers veel ongevallen tussen rechtdoorrijdende fietsers en rechtsafslaande voertuigen. Een

oplossing werd gevonden door een andere configuratie van de fietsoversteek. Check gerust GoogleStreetView en vergelijk het beeld 2022 met het beeld van 2009. De fietsoversteek werd naar het kruispunt toe getrokken (2017) waardoor de zichtbaarheid van fietsers fel verhoogde. Vroeger waren fietsers en voetgangers pas zichtbaar "na het hoekje", nu blijven ze continu in de kijkhoek van autobestuurders. Het resultaat is dat dit kruispunt niet langer als "zwart punt" bestempeld wordt. Dit wordt ook bevestigd door het AWV waarbij dit kruispunt op heden officieel geen zwart punt meer is.

3. Terugkoppeling met AWV leert ook dat vierkant groen een relatief zware impact zou kennen naar de doorstroming. Er zou immers een extra groenfase (louter voor fietsers) moeten toegevoegd worden en dat gaat dan ten koste van de andere takken. Bovendien zijn er ook infrastructurele maatregelen nodig die op dit kruispunt niet zo makkelijk (of zelfs niet) door te voeren zijn.

Verder wensen we ook mee te geven dat het AWV bezig is met de uitrol van het Vlaams actieplan verkeerslichten. Het aantal kruispunten die per jaar kunnen aangepakt worden zijn beperkt. Prioriteit gaat naar kruispunt die opgenomen zijn in wegenisprojecten en vervolgens naar de gevaarlijke punten en schoolrouteknelpunten. Er zijn slechts een aantal kruispunten in West-Vlaanderen die daarnaast kunnen worden aangepast.

Voorlopig zal het niet lukken om de Warandeburg volgens actieplan aan te passen. In 2024 zal dit ook moeilijk zijn. Bij elk ontwerp van lichtenregeling wordt het afwegingskader uit het actieplan toegepast. Daaruit volgt een maximaal conflictvrije regeling. Dat kan vierkant groen zijn, dat kan evengoed niet het geval zijn. Vierkant groen is in ieder geval geen doel op zich.

Vraag 2182: Raadslid Paul Jonckheere (10 maart 2023)

IVBO/ondergrondse container

IVBO staat in voor de traditionele ophaling. Daarnaast zijn er ook de ondergrondse containers. Dit lijkt mij een bijkomende efficiënte methode waar er ook vraag naar is :

- door zelfstandige die behoefte hebben aan dagelijkse verwijdering
- door de invoering van de nieuwe regels op recycling waardoor het recipiënt restafval kleiner is en langer ter plaatse blijft. In appartementen en woningen zonder tuin leidt dit tot overlast en zou ondergrondse containers een oplossing kunnen zijn.

Concreet is mijn vraag wat het beleid van Brugge hier in is en of het niet wenselijk is dat bij de bouw van nieuwe appartementen dit aspect ook wordt meegenomen in de vergunningen ?

Antwoord 2182:

IVBO/ondergrondse container

Bij voorbesprekingen voor de omgevingsvergunningen bij grotere bouwprojecten en verkavelingen komt het onderwerp van ondergrondse afvalcontainers meermaals aan bod. In deze fase van de projecten wordt door de behandelende ambtenaar hier actief op ingezet. Zo wordt er altijd aangestuurd op een volledig beeld van de terreininrichting en op een doordachte inplanting van al dan niet collectieve vuilnisinfrastructuur, onder meer met oog op de bereikbaarheid door IVBO. Deze installaties zijn immers inderdaad een goed systeem met evenwel een aanzienlijke impact op de keuze voor inplanting openbare wegenis en de kwaliteit van de omgevingsaanleg. Het is vanuit die optiek niet altijd mogelijk noch de beste oplossing.

Wat IVBO betreft, de bestuursraad van IVBO heeft onlangs beslist om naar een intercommunale werking te gaan wat betreft het plaatsen van ondergrondse containers en dit zowel voor vennoten, huisvestingsmaatschappijen als voor projectontwikkelaars.

IVBO neemt dit ook mee in de *roadshow* voor de gemeente- en stadsbesturen met oog op beheersoverdracht. Pas na de beheersoverdracht kan een bestek in de markt worden gezet met als doel het creëren van uniformiteit, zowel op vlak van soort containers als betalingssysteem. Nog dit jaar wordt door IVBO werk gemaakt van een raamovereenkomst voor het plaatsen van

uniforme ondergrondse containers voor de fracties restafval, papier, PMD en glas. Een plan van aanpak is volop in de maak.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat:

- De locaties waar deze containers komen bepaald worden door de vennoten, niet door IVBO;
- Het afval van zelfstandigen bedrijfsafval is. De inzameling van bedrijfsafval is onderhevig aan controles op de sorteerplicht en kan dus niet via ondergrondse systemen worden ingezameld.

Vraag 2183: Raadslid Pol Van Den Driessche (11 maart 2023)

Oude Pastorie Lissewege

De sloop van de gebouwen van de voormalige school op de Scharpoordsite is gestart. Ik verneem dat het de bedoeling is om op die plaats het nieuwe cultureel centrum zowel de gemeentelijke administratie, de politie en de bibliotheek te huisvesten. Dit nieuwe centrum ligt aan de andere kant van de N31, dus behoorlijk ver van de oude en historisch waardevolle dorpskern.

Waarbij onvermijdelijk de vraag rijst: wat gaat u vervolgens doen met de Oude Pastorie, waarin nu het bezoekerscentrum en een bijzonder museum is gevestigd. Zal het stadsbestuur, volle eigenaar, dat prachtige, zeer herkenbare 17de eeuwse gebouw in de schaduw van de monumentale kerk gewoon verkopen? Of krijgt het een andere bestemming? Wat zijn de concrete plannen?

In het geval van verkoop: wat moet er dan volgens het stadsbestuur gebeuren met de werkelijk unieke verzameling van meer dan 250 heiligenbeelden?

Ik wijs er op dat dit gebouw en de tuin en de omgeving errond ook een zeer cruciale rol spelen in de jaarlijkse, succesvolle Beeldenroute.

Voorts herinner ik eraan dat het gedreven VVV-team jaren geleden al voorstelde om dit gebouw te exploiteren. Dat biedt mogelijkheden, toch?

Meer algemeen herhaal ik het standpunt van onze fractie: wij zijn gekant tegen de verkoop van waardevolle historische panden.

Antwoord 2183:

Oude Pastorie Lissewege

De verkoop staat niet op de planning. Een nieuwe bestemming wordt onderzocht.

Vraag 2184: Raadslid Annick Lambrecht (21 maart 2023)

Wegversmallingen Oude Gentweg

Recent werd ik gecontacteerd door enkele buurtbewoners uit de Oude Gentweg die hun zorgen uiten over de wegversmallingen die momenteel worden aangelegd. Hun bezorgdheid gaat over het feit dat er bij deze wegversmallingen geen doorgangen zijn voor fietsers, waardoor die zich op de rijweg gaan moeten begeven en vaak in conflict gaan komen met de wagens achter zich. Vandaar de volgende vragen:

1. Kan er overwogen worden om nog een doorgang te voorzien voor fietsers bij deze wegversmallingen?
2. Is dit een veilige situatie voor fietsers volgens u?

Bijlage: foto huidige werken wegversmalling



Antwoord 2184:

Wegversmallingen Oude Gentweg

Naar aanleiding van deze schriftelijke vraag werd het plan omtrent de betrokken wegversmalling opgevraagd. Gezien het een lagere schoolomgeving betreft, werd er in eerste instantie geopteerd voor de veiligheid van de jonge kinderen en werd ervoor geopteerd om jongeren zo veel mogelijk ruimte te geven aan de schoolpoort. Dit ook in functie van de (groot)ouders die hun (klein)kind komen ophalen en hen zo een wachtruimte te bieden. Hiervoor werd er met een uitstulpend voetpad gewerkt.

Tegelijkertijd werden de fietsers niet uit het oog verloren en werd ervoor gezorgd dat de totale ruimte tussen de twee voetpaden 4,54m inclusief greppels is. Op deze manier wordt er 3m voor een voertuig gerekend en 1,5m voor fietsers die in tegenrijrichting rijden. Fietsers zullen dus doorgang hebben wanneer er een voertuig in de wegversmalling zit.

Door deze inplanting wordt dus aan de vereisten van beide doelgroepen (schoolgaande jongeren en fietsers) tegemoet gekomen. Het plan van de oversteek vindt u hieronder terug.



Antwoord 2185:

Communicatie en brandveiligheid bij plaatsen laadpalen Brugge

Vandaag bevinden er zich zo'n 600 laadpunten in Brugge. Conform de doelstellingen van het Lokaal Energie- en Klimaatpact, moet Brugge tegen 2030 beschikken over 1800 laadpunten. In het kader van deze ambities zijn wij dan ook volop bezig met het plaatsen van een groot aantal laadpunten op het openbaar domein. Binnen de nieuwe Vlaamse concessie is Brugge momenteel de koploper op vlak van aantal lopende of uitgevoerde dossiers. In januari werd de allereerste paal-volgt-wagen laadpaal van Vlaanderen in Brugge geplaatst. Wij verwachten in de eerste helft van het jaar zo'n 200 laadpunten te plaatsen op openbaar domein.

Het is niet altijd eenvoudig goede locaties te vinden hiervoor. Er zijn technische eisen (er moet bij voorkeur een 400V netwerk aanwezig zijn, de parkeerplaatsen moeten voldoende groot zijn, de stoep moet toegankelijk blijven, ...) en er is ook de ruimtelijke impact. Zo blijven wij in de mate van het mogelijke weg van ramen en groen. In sommige wijken is dat echter niet mogelijk. De laadpunten worden ingetekend en geplaatst door laadpaalexploitant TotalEnergies. Dit op basis van de richtlijnen van de Vlaamse Overheid (Mobiliteit en Openbare Werken - MOW) enerzijds en adviezen van de lokale politie en betrokken stadsdiensten anderzijds.

De parkeerplaatsen ter hoogte van het schoonheidssalon waren voor bovenstaande stakeholders de beste locatie voor het plaatsen van laadpunten. Zoals ook meermaals gecommuniceerd naar deze bewoner, behoren de parkeerplaatsen voor deze zaak/privéwoning tot het openbaar domein

en dienen ze het algemeen/maatschappelijk belang. Dit zijn dus geen parkeerplaatsen die louter voor de bewoner of haar klanten dienstig zijn. Voor laden en lossen kan, zoals ook meermaals aangegeven aan de bewoner, nog steeds gebruik gemaakt worden van de parkeerplaatsen aan de laadpaal.

Buurtbewoners krijgen steeds een bewonersbrief met meer uitleg over de laadpunten en wie er al dan niet mag parkeren/laden. Deze wordt verzonden wanneer de laadpaal operationeel is én de nodige bebording geplaatst is. Enerzijds doen wij dit om verwarring te vermijden (wij kunnen moeilijk verwijzen naar een parkeervak dat nog niet aangeduid is of naar bebording die er niet staat). Anderzijds is het moeilijk te voorspellen wanneer een laadpaal precies operationeel zal zijn. Het weer en technische uitdagingen kunnen een grote impact hebben op uitvoeringstermijn. Soms is het even wachten op de nodige bebording door de lange levertijden. Een proactieve communicatie is dus moeilijk en heeft een beperkte meerwaarde voor de buurtbewoners. Betreffende de brandveiligheid: de gekozen laadpaalexploitant heeft veel ervaring in het veilig plaatsen van laadpalen. Het netwerk van TotalEnergies bestaat uit 13.000 laadpunten in België en 300.000 in Europa. Alle personen die in aanraking komen met het binnenste van de laadpaal (installatie, uitbating en onderhoud) hebben een BA5 opleiding gevolgd. Dit om de gevaren van elektrische installaties te kunnen herkennen, inschatten en gepast behandelen. Ook na de installatie is er veel aandacht voor veiligheid. De laadpaal springt automatisch af vanaf dat er een bepaalde temperatuur waargenomen wordt. De laadpaalexploitant kan een wagen desnoods vanop afstand loskoppelen (de meeste wagens kunnen dit trouwens zelf ook). Ook de aanwezigheid van bomen is geen probleem naar brandveiligheid toe. De grootste uitdaging bij de aanwezigheid van bomen is het beschermen van de wortels van de boom.

Over de voorbehouden plaats voor mensen met een beperking: de onderneming dient de procedure te volgen. Zie <https://www.brugge.be/aanvraag-parkeerplaats-personen-met-een-beperking>. Uit een eerste informele navraag bleek dat een schoonheidssalon hoogst waarschijnlijk niet in aanmerking zal komen, tenzij er een structureel aanbod is voor personen met een beperking.

Vraag 2186: Raadslid Janos Braem (27 maart 2023)

Bus Diksmuidse Heirweg / Leopold III-laan

Ik kreeg een reactie van een bewoner (die overigens ook al de burgemeester aangemaïld heeft) over het nieuwe bussenplan. De bewoner haalt een terechte bezorgdheid aan die ik zelf nog niet opgemerkt had.

Er zou een nieuwe buslijn komen die via de Leopold III-laan naar de Diksmuidse Heirweg, Betferkerkelaan en de Doornstraat loopt. De bezorgdheid gaat over het feit dat er heel wat fietsen rijden op dat kruispunt. Veel schoolgaande jeugd, veel recreatieve fietsers... hier zou veiligheid absoluut moeten prioriteit zijn.

Als de bus rijdt op de Diksmuidse Heirweg (richting Brugge) en het kruispunt met de Leopold-III-laan nadert zou een conflict kunnen ontstaan als de bus rechtsaf wil slaan, terwijl de hoofdbeweging van fietsers vooral rechtdoor gaat.

Mijn vraag is dan ook de volgende:

- Zijn er al oplossingen overwogen voor bovenstaand probleem? Ik denk aan een aparte lichtenfase voor fietsers, heraanleg van het kruispunt of een verlegging van de buslijn.

Antwoord 2186:

Bus Diksmuidse Heirweg / Leopold III-laan

Naar aanleiding van de bekrachtiging van het decreet basisbereikbaarheid, werden in de verschillende vervoerregio's nieuwe openbaarvervoerplannen opgemaakt. Voor het stadsnet van Brugge werd er intensief samengewerkt tussen het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de dienst Mobiliteit van de stad en De Lijn om tot een gedragen busnetwerk te komen.

Een belangrijk uitgangspunt van het decreet is dat het openbaarvervoernetwerk voortaan vraaggericht dient te zijn. Dit betekent dat de bussen voortaan moeten worden ingelegd op verbindingen waar er voldoende vervoersvraag is, en waar er dus relatief veel verplaatsingen gebeuren. Die vervoersvraag (over alle vervoersmodi heen) heeft De Lijn in verkeersmodellen ter beschikking op basis van in het verleden gevoerde onderzoeken rond verplaatsingsgedrag en data over woon-school en woon-werkverkeer.

Het klopt dat er een nieuwe busroute komt die via de Koning Leopold III-laan naar de Diksmuidse Heirweg loopt en terug.

Op de Diksmuidse Heerweg bevindt zich op het kruispunt met de Koning Leopold III-laan een toeleidend fietspad en een opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS). Hierdoor kunnen fietsers zich voor de wachtende auto's opstellen aan de verkeerslichten. Op die manier worden conflicten tussen fietsers en automobilisten zo veel mogelijk vermeden.

Bij de eerste evaluatie van het nieuwe netwerk, die momenteel nog niet staat ingepland, bekijken wij met De Lijn en departement Mobiliteit en Openbare werken of er nog bijstellingen of aanpassingen opportuun zijn.

Van zodra Cluster Openbaar Domein dit kruispunt zal heraan leggen, zullen wij uiteraard mee bekijken welke bijkomende verbeteringen naar verkeersveiligheid hier haalbaar zijn.