

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**27ste jaargang  
nr. 22 – 6 juni 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 2240: Raadslid Janos Braem (14 september 2022)**

### **Parkeerkaarten**

Naar aanleiding van de autoloze zondag werd er beslist om de bewoners met een parkeerkaart een toegangkaart te geven, zodanig dat ze hun woning kunnen bereiken. Tot grote verbazing viel ook in mijn brievenbus (Jan Miraelstraat 49), twee brieven om deze doorgang te geven. Vreemd, aangezien ik geen enkele auto heb, laat staat dat er daarvoor een parkeerkaart aangevraagd werd. Het bleken twee brieven te zijn voor de bewoners die al drie jaar niet meer in mijn woning wonen. Vandaar enkele vragen:

1. Worden parkeerkaarten automatisch stopgezet als de betrokken bewoners verhuizen en niet meer in een zone wonen waardoor ze recht hebben op een parkeerkaart? (Bv. verhuis van binnenstad Brugge naar ver-Assebroek.)
2. Hoeveel parkeerkaarten zijn er momenteel voor een 1ste, 2de, 3de en 4de wagen? Is er hiervan een evolutie van de voorbije 4 jaar? (Indien vastgesteld werd dat er cf. mijn eerste vraag nog mensen foutief een parkeerkaart hebben, vind ik het geen probleem om eerst die oefening te maken en dan later de cijfers te bezorgen.)

### **Antwoord 2240:**

#### **Parkeerkaarten**

#### **Antwoord 11/10/2022:**

Het zou inderdaad moeten dat een bewonersvergunning automatisch gestopt wordt wanneer een persoon er geen recht meer op heeft, bv. bij verhuis of overlijden. Bij het verstrekken van de doorlaatbewijzen voor autovrije zondag bleek echter dat er een technisch probleem was met dit systeem.

Onze diensten hebben dit direct aangekaart bij de fabrikant om dit zo snel mogelijk op te lossen. Zij zijn ondertussen volop bezig met het technische probleem in orde te brengen. Van zodra dit gebeurd is, kunnen wij ook de gevraagde cijfers uit uw tweede vraag bezorgen.

#### **Antwoord 13/3/2023:**

In navolging van ons antwoord van 11 oktober 2022 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

Na herhaaldelijk aandringen bij de firma die verantwoordelijk is voor het softwareprogramma waarin wij de parkeervergunningen beheren, is er eindelijk vooruitgang te melden. Het technische probleem hield in dat het onmogelijk was om een rijksregisternummer in te voeren bij een aanvrager van een vergunning. Dit zorgde er ook voor dat er geen controle aan het lokale bevolkingsregister mogelijk is, waardoor mensen die niet langer gedomicilieerd zijn op een adres niet uit het systeem gehaald konden worden (behalve als ze dit zelf aangaven).

Ondertussen is er een stappenplan opgezet met de firma om deze problematiek op te lossen. In eerste instantie zal de foutmelding die er voor zorgde dat er geen rijksregisternummers ingevoerd konden worden aangepakt worden. Dit is voorzien tegen het einde van maart. Tegelijkertijd zullen de huidige gebruikers zonder rijksregisternummer gefilterd worden. Deze lijst zal dan aangevuld worden met gegevens uit het lokale bevolkingsregister. Op deze manier zouden alle toekomstige en bestaande vergunningshouders in het systeem moeten zitten met een correct rijksregisternummer.

Tegen eind april zou dit probleem eindelijk opgelost moeten zijn zodat wij de database kunnen filteren en een correct overzicht hebben van de geldige parkeervergunningen.

### **Antwoord 8/5/2023:**

In navolging van ons antwoord van 11 oktober 2022 en 13 maart 2023 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

In afwachting van de geautomatiseerde controle (en dus automatische stopzetting van een parkeervergunning bij verhuis of overlijden) werd in april 2023 door de stadsdiensten een éénmalige controle via het lokaal rijksregister uitgevoerd. Een lijst met potentieel onrechtmatige vergunningen op basis van een domicilie-adres werd aan de externe beheerder van de applicatie van de parkeervergunningen bezorgd met de vraag deze vergunningen met onmiddellijke ingang stop te zetten.

De externe beheerder bevestigde ons per mail dat de stopzetting van de potentieel onrechtmatige parkeervergunningen op 29 april 2023 uitgevoerd werd.

Ondertussen blijft de parkeerwinkel aandringen om de gemaakte afspraken (automatische controle met het lokaal rijksregister) met de hoogste prioriteit na te komen.

De gevraagde cijfers worden u later bezorgd.

### **Antwoord 31/5/2023:**

In navolging van ons antwoord van 11 oktober 2022, 13 maart 2023 en 8 mei 2023 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

De parkeerwinkel blijft aandringen om de gemaakte afspraken (automatische controle met het lokaal rijksregister) met de hoogste prioriteit na te komen. In afwachting van deze upgrade wordt nu wekelijks door de medewerkers van de parkeerwinkel manueel de controle uitgevoerd.

Na de verwerking van de automatische controle van de parkeervergunningen aan de hand van het rijksregister, kunnen wij volgende cijfers bezorgen.

	binnenstad	blauwe zone	totaal
bewonersvergunning 1	6271	7934	14205
bewonersvergunning 2	2291	3038	5329

bewonersvergunning 3	110	52	162
bewonersvergunning 4	10	2	12
totaal	8682	11026	

De bepaling van het aantal actieve parkeervergunningen is een momentopname in het databestand. Wij kunnen bijgevolg niet nagaan hoeveel parkeervergunningen er 4 jaar geleden actief waren.

## Vraag 2241: Raadslid Ilse Coopman (6 maart 2023)

### Speelpleinen Male

Na een bezoek aan het speelplein Babbaertstraat in Male kon ik vaststellen dat er een aantal zaken zijn die aandacht verdienen.

1. Sommige zitbanken op het speelplein zijn in zeer slechte staat (zie foto). Afschuren en een nieuwe laag verf is zeer dringend nodig. Nu kan zitten op de banken door de slechte staat tot verwondingen aan blote benen of kleren leiden en is geeft dit al zeker geen nette uitstraling.

Is de stad op de hoogte van de schamele toestand van deze zitbanken?  
Staat een opknapbeurt voor deze zitbanken gepland? Zo ja, wanneer?

2. Het gedeelte voor kleinere kinderen werd afgesloten met hekkens. Op twee plaatsen kan het hek open en dicht met een poort, maar het tweede poortje lijkt verdwenen te zijn. Daardoor is dat gedeelte nu gewoon open, waardoor kleine kindjes zo maar uit dat afgebakende stukje weg kunnen (wat zo'n poort dat door ouders kan gesloten worden, net zou kunnen verhinderen en dus voor extra veiligheid voor de kleintjes zorgt).

Is de stad op de hoogte van het ontbreken van deze poort? Komt er een nieuwe 'poort' aan dit hek dat kan gesloten worden?

3. Het prieeltje lijkt een voorkeursplaats te zijn voor jongeren om 's avond of overdag samen te komen.

Volgens buurtbewoners zou dit ook geregeld voor overlast zorgen.

Is de stad hiervan op de hoogte?

Neemt de stad maatregelen (verhoogde controle door gemeenschapsdiensten of politie bijvoorbeeld) om hier preventief op in te zetten en overlast zo te vermijden?

4. Het prieeltje ligt er door bovenstaand fenomeen erg vuil bij. Hoewel er een vuilnisbak op zeer korte afstand staat, ligt er afval van flesjes, maar ook erg veel peuken overal in het rond en zelfs een aansteker (zie foto).

Wat onderneemt de stad om deze slordige situatie te voorkomen? Kan er iets voorzien worden om de peuken in te deponeren of uit te duwen (aan het afvalbakje dat in de buurt staat is geen gedeelte voorzien om peuken op te vangen).

Kan de stad inzetten op sensibilisering om het daar netjes te houden (en tevens ook overlast te vermijden) zoals op andere plaatsen in parken en aan speelpleinen gebeurt?

5. Bij opzoeken van speelpleinen in Male blijkt dat het speelplein Malehoeklaan als 'gesloten' aangegeven wordt.

Klopt het dat het speelplein 'tijdelijk gesloten' is/ zou moeten zijn?

Wat is de reden en de termijn hiervoor?

Zo nee, wordt dit aangepast om correcte info te voorzien online?

# Speelplein Malehoeklaan

Geen reviews · Speeltuin

Brugge

Tijdelijk gesloten

---

## **Antwoord 2241:**

### **Speelpleinen Male**

1. De dienst Openbaar Domein was reeds op de hoogte van de slechte staat van de zitbanken, dit werd eind februari doorgegeven aan de ploeg voor herstel. Intussen werden de planken vervangen door nieuwe.
2. De dienst Openbaar Domein was op de hoogte van het ontbreken van dat poortje in de afsluiting. Dat poortje werd reeds meermaals hersteld, maar wordt frequent terug beschadigd. De dienst Openbaar Domein blijft dit opvolgen.
3. Prieeltje:
  - Jongeren hebben daar een picknickbank van op het speelplein in het prieeltje geplaatst. Deze bank werd door de regieploeg reeds tweemaal terug geplaatst.
  - Dit werd al besproken in GGOD (goed gebruik openbaar domein), Politie doet al verhoogd toezicht, idem voor de stadswachten.
4. Prieeltje:
  - Afvalmanden worden 3x/week geleidigd (maandag, woensdag en vrijdag).
  - Zwerfvuilronde wordt tweewekelijks uitgevoerd op het speelplein (glasscherven en peuken waarschijnlijk niet, Openbaar Domein geeft dit door aan de mannen met het afvalwagentje om het prieeltje steeds te controleren en indien nodig dit te vegen, zij hebben borstel ter beschikking).

Algemeen wat betreft de overlast op het speelplein in de Babbaertstraat:

Het Babbaertplein is opgenomen in het parken- en pleinentoezicht van Sint Kruis waar gemeenschapswachten tijdens woensdagnamiddag en vakantieperiodes zoveel als mogelijk langs gegaan wordt. In 2023 zijn zij daar een zestal keer langs geweest. Enkel op 15 maart werd vastgesteld dat er veel peuken lagen in het prieeltje. Er waren echter geen jongeren aanwezig. Wanneer gemeenschapswachten tijdens hun parken- en pleinentoezicht jongeren aantreffen die roken, wordt stevast gesensibiliseerd om geen peuken op de grond te gooien en wordt een peukentasje aangeboden.

Enkel tijdens een observatiebeurt eind januari waren er jongeren aanwezig in het prieeltje. De gemeenschapswacht heeft hen aangesproken, maar er was geen sprake van overlast op dat moment. Ook de jongerenpreventiewerkers geven op basis van hun observaties geen kennis te hebben van overlast.

Buurtbewoners laten weten dat jongeren er vooral 's avonds aanwezig zijn: wanneer zij overlast melden, wordt dat doorgegeven aan de betrokken partners van GGOD. Dit jaar was hier geen aanleiding toe. Het is van vorig jaar geleden dat er nog klachten van het Babbaertplein werden gerapporteerd op werkgroep GGOD.

De gemeenschapswachten hebben de opdracht gekregen om de komende periode daar verhoogd toezicht te houden. In die buurt zijn er heel wat zwerfvuilvrijwilligers actief. Momenteel wordt o.a. met de zwerfvuilvrijwilligers ingezet op de grote lenteschoonmaak met de focus op het inzamelen van peuken (<https://www.brugge.be/doe-jij-ook-mee-aan-de-lenteschoonmaak>), in mei wordt

dan een stads brede peukencampagne uitgerold. De nieuwe sensibiliseringsborden kunnen ook hier geplaatst worden.

5. Bij nazicht op Google staat het speeltuintje inderdaad op 'tijdelijk gesloten' De dienst Openbaar Domein bekijkt hoe zij dit kunnen laten corrigeren.

## **Vraag 2242: Raadslid Annick Lambrecht (9 maart 2023)**

### **Overdreven snelheid en zwaar verkeer Damse Steenweg**

Recent werd ik gecontacteerd door inwoners aangaande overdreven snelheid en zwaar verkeer in de Damse Steenweg.

In het antwoord van de burgemeester aan betrokken inwoners lezen we het volgende:

"Ook deze repressieve snelheidscontroles hadden niet het gewenste effect op het verkeersgedrag, waardoor het dossier uiteindelijk werd overgemaakt aan de wegbeheerder met de vraag of er eventueel bijkomende snelheidsremmende maatregelen overwogen kunnen worden. Bij navraag naar de stand van zaken in dit dossier, lieten zij ons weten dat dit op hun lijst staat om te onderzoeken. In tussentijd blijft de politie op deze locatie uiteraard repressieve controles uitvoeren."

Daarop vroeg ik een stand van zaken op bij de Vlaamse minister van mobiliteit Lydia Peeters. Zij liet mij het volgende weten:

"De Damse Steenweg en de Herdersbruggestraat behoren niet tot het domein van het Vlaams Gewest, maar zijn in het beheer van de stad Brugge"

Vandaar de volgende vragen:

1. Graag een stand van zaken over het onderzoek naar snelheidsremmende maatregelen in de Damse Steenweg, gezien Stad Brugge klaarblijkelijk de wegbeheerder is.
2. Graag ook een overzicht van de reeds uitgevoerde repressieve controles door de politie met resultaten.

### **Antwoord 2242:**

#### **Overdreven snelheid en zwaar verkeer Damse Steenweg**

In 2020 werd een projectmatige snelheidsprocedure opgestart in de Damse Steenweg zone 30. Na het doorlopen van de volledige snelheidsprocedure werd bij alle fasen een structureel snelheidsprobleem vastgesteld.

Hieronder ter info een overzicht van de volledige procedure:

- **Juli 2020:** opstart snelheidsprocedure.
- **November 2020:** plaatsing anoniem telapparaat. De analyse van de objectieve gegevens toonde aan dat er zich een structureel snelheidsprobleem stelde: 28% van de bestuurders beging tijdens de gemeten periode een snelheidsovertreding. Vandaar dat in een volgende fase werd overgegaan tot het plaatsen van een preventief snelheidsindicatiebord in de beide rijrichtingen om de bestuurders te sensibiliseren en een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen.
- **December 2021:** de resultaten van de preventieve meting toonden aan dat er in beide rijrichtingen een structureel snelheidsprobleem bleef bestaan: resp. 23,6% (rijrichting Damme) en 22,4% (rr Dudzele) snelheidsovertredingen vastgesteld. Daarom werden gerichte repressieve controles uitgevoerd in 3 fasen.

- **Januari 2022: fase 1:** eerste repressieve controleperiode: 23,6% snelheidsovertredingen vastgesteld.
  - **Fase 2:** controlevrije periode van minimaal 2 weken om de bestuurders de kans te geven hun verkeersgedrag te wijzigen na het ontvangen van de onmiddellijke inning.
  - **Februari – maart 2022: fase 3:** tweede repressieve controleperiode: 13,8% snelheidsovertredingen vastgesteld.
- **Omdat de politionele snelheidsprocedure geen (significant) effect had op de gevoerde snelheden, werd dit dossier overgemaakt aan de wegbeheerder met de vraag om bijkomende snelheidsremmende maatregelen te onderzoeken.**

De Damse Steenweg zone 30 wordt ook als topprioriteit omschreven. Er worden daar dus zeer regelmatig repressieve controles uitgevoerd. In uitvoering van deze topprioriteitenlijst werden in 2022 tot op heden 8 repressieve snelheidscontroles uitgevoerd: in totaal werden 1290 voertuigen gecontroleerd waarvan 12,8% een snelheidsovertreding beging volgens de gangbare norm.

Het antwoord op deelvraag 1 wordt u later bezorgd.

### **Antwoord 31/5/2023:**

In navolging van ons antwoord van 3 april op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden op deelvraag 1.

Er liepen twee snelheidsprocedures in de Damse Steenweg. Eén in het gedeelte waar 50 km/u gereden mag worden en één in de zone met snelheidsbeperking van 30 km/u. Door de wijzigingen aan het personeelsbestand van de dienst mobiliteit en de daarmee gepaarde overdracht van de dossiers werd er verkeerdelijk van uit gegaan dat dit slechts over één procedure ging. Toen de mobiliteitsdienst de resultaten kreeg van de snelheidsprocedure in de zone van 50 km/u werd dit dossier dan ook afgesloten. De mobiliteitsdienst zal dit rechtzetten en op basis van de gegevens van de politie kijken welke infrastructurele ingegrepen er mogelijk zijn op deze locatie, zone 30. Wij houden u op de hoogte.

### **Vraag 2243: Raadslid Janos Braem (28 maart 2023)**

#### **Sluikstort einde Zuidveldstraat**

Ik verwijs naar de schriftelijke vraag SV 21157. Ik vernam zonet dat er weer sluikstort werd vastgesteld op het einde van de Zuidveldstraat, Sint-Andries. Kan er hier naar gekeken worden? Zie ook foto in bijlage.

1. Zijn de mensen van het appartementsgebouw al op de hoogte gebracht dat de inrichting van deze plaats alleen maar sluikstort aantrekt?
2. Kan er hier iets ondernomen worden n.a.v. de toch al herhaaldelijke sluikstortpogingen?



### **Antwoord 2243:**

#### **Sluikstort einde Zuidveldstraat**

Syndicus Immo ISERA uit Sint-Andries werd naar aanleiding van de vorige schriftelijke vraag SV21157 (2021) aangesproken over de afvalproblematiek in de Zuidveldstraat aan de achterzijde van residentie De Jachthoorn.

De syndicus reageerde op dat moment onmiddellijk door het niet-reglementair afval te verwijderen en beloofde de situatie op te volgen, zonder op dat moment de intentie te hebben om de werkwijze te wijzigen.

Dienst Openbaar Domein volgde de situatie sedertdien geregeld op.

Er werd bij een tiental controles tot begin 2023 geen noemenswaardige vervuiling meer aangetroffen.

Op 5 januari 2023 werd de syndicus opnieuw via e-mail gewezen op de aanwezigheid van onder andere piepschuim én werden ze nogmaals aangeraden hun werkwijze van aanbieden afval aan te passen.

Opnieuw werd door de syndicus onmiddellijk gereageerd door verwijdering van het afval, zonder meer.

Het afval gemeld via SV23130 was ook al geregistreerd door de diensten van Openbaar Domein op 15 maart 2023.

Op 12 april 2023 vond overleg plaats tussen syndicus ISERA en Openbaar Domein, waarbij de syndicus beloofde nu wel hun wijze van aanbieden van afval aan te passen en niet meer toe te laten dat nog afval op deze locatie wordt aangeboden.

Isera neemt hiertoe volgende maatregelen:

- Alle eigenaars van de residenties De Jachthoorn alsook van de ondergrondse garage werden via mailing d.d. 13 april 2023 op de hoogte gebracht.
  - Er worden nog extra brieven in de bussen ter plaatse gedeponereerd voor de huurders/bewoners.
  - Er wordt een bordje geplaatst op de afvalzone met de melding "Verboden om afval aan te bieden".
  - Het item komt op de komende Algemene Vergaderingen van de betrokken gebouwen.
- De dienst Openbaar Domein volgt uiteraard de situatie de komende weken en maanden verder op.

### **Vraag 2244: Raadslid Andries Neiryndck (21 april 2023)**

#### **Herstel wegdek Zuidzandstraat**

Ik stelde een tijdje geleden de vraag om het wegdek in de Zuidzandstraat, die op vele plaatsen er zeer slecht bij ligt, aan te pakken?

De werken in de Katelijnestraat vorderen ondertussen goed, dit was een vereiste om de werken aan de Zuidzandstraat aan te pakken.

Wat is de timing om de Zuidzandstraat te heraanleggen?

#### **Antwoord 2244:**

#### **Herstel wegdek Zuidzandstraat**

Het herstel van de bestrating in de Zuidzandstraat is gestart sinds 22 mei. Er werd gewacht op de doorgang van de H. Bloedprocessie op 18 mei.

Op 1 juli dient de straat weer vrijgegeven in functie van de start van de zomer solden. Het herstel wordt dan ook noodgedwongen beperkt tot het hoogstnodige. Het deel tussen Dweersstraat en kathedraal zal wel integraal heraangelegd worden. Samen met het herbestraten, worden ook de plantvakken gerealiseerd en de bushalte aan de apotheek.

### **Vraag 2245: Raadslid Pol Van Den Driessche (25 april 2023)**

#### **Kosten Guillini – Interbad**

Vier jaar geleden nam het bedrijf Farys de uitbating van het mooie, stedelijke zwembad Jan Guillini over.

Een van de argumenten heette toen het financiële aspect, met name dat het te duur was om nog langer deze exploitatie voor stedelijke rekening te nemen.

Ik vraag u mij de financiële toestand op vandaag te bezorgen in vergelijking met vier en meer jaren geleden.

Welke kosten had de stad toen om dit zwembad uit te baten?

Welke kosten draagt de stad vandaag voor dit zwembad?

Of nog: wat kostte het Guillini-zwembad toen jaarlijks aan de stad en wat bedraagt de kost vandaag?

Graag daarbij ook een opsplitsing tussen de infrastructurele en onderhoudskosten enerzijds en de personeelskosten anderzijds.

Diezelfde vragen zie ik ook graag beantwoord inzake de kosten van stad Brugge voor het Interbad, geschetst over de voorbije vijf jaren.

#### **Antwoord 2245:**

#### **Kosten Guillini – Interbad**

De jaarlijkse exploitatievergoedingen sinds 2019 kunnen wij eenvoudig delen. Daarbij wordt ook steeds frequent een duidelijk kostenoverzicht opgemaakt door Farys voor beide zwembaden (zie onder).

Echter is de situatie vóór 2019 moeilijker in kaart te brengen en te vergelijken met de cijfers op vandaag. Dit omdat Jan Guillini onderdeel was van de stedelijke werking en daardoor diep



geworteld is in de boekhouding. Voor de financiële dienst is het dus geen evidentie om dit op korte termijn te exporteren. Voor Interbad (door de intercommunale met Stad Damme) was er wel frequente rapportering en zijn de kosten wel overzichtelijk te raadplegen. Maar hier is de kostenstructuur dan weer anders opgebouwd dan bij Farys op vandaag. Deze cijfers geven dus een idee, maar ze 1 op 1 vergelijken met de cijfers na 2019 is niet volledig correct. Hoe dan ook is er de veronderstelling dat de cijfers in stijgende lijn zitten. Maar naast de gekende oorzaken (zoals indexering, corona en energieprijzen) is elke andere meerkost nog steeds een zeer positief verhaal voor de stad:

- De zwembaden zijn meer open dan voorheen. Dat was voorheen niet mogelijk door de stedelijke uurroosters, maar door de komst van Farys zijn de zwembaden bijna onafgebroken open. Zo kan men in beide zwembaden genieten van publiekzwemmen over de middag sinds 2019.
- Farys is al decennialang actief in de zwembadsector en kan die uitgebreide expertise niet alleen inzetten in de exploitatie en aansturing, maar ook om de nodige investeringen te adviseren en uit te voeren. De twee zwembadgebouwen worden dus beter onderhouden en in stand gehouden dan vóór 2019.
- Er is duidelijkere rapportering van cijfers, beslissingen en uitgevoerde werken. Ook de klachten en positieve feedback van bezoekers is steeds toegankelijk.
- Er is verder ook financieel voordeel in die zin dat Farys efficiëntiewinsten nastreeft en het zwembad uitbaat onder het BTW-stelsel, wat een gunstige impact betekent voor de stad.
- Uiteraard is het grootste voordeel de personeelsinzet en tijdsbesteding die de stadsdiensten in het verleden aan de zwembaden besteedden:
  - o Slechts 2 à 3 stadsmedewerkers volgen de 2 zwembaden nog op via rapportering en tweemaandelijks overleg. Vroeger was het zwembad een niet te onderschatten onderdeel van de sportdienst en een grote hap in de dagelijkse exploitatie.
  - o Vroeger waren de stedelijke diensten zelf verantwoordelijk voor het onderhoud en uitvoering van werken in Jan Guilini. Nu gebeurt alles door de technici van Farys of externe partners (vaak via raamovereenkomsten).
  - o Er werkt meer personeel in de zwembaden dan voorheen:
    - Waar vroeger 4 à 5 VTE tewerkgesteld waren in Guilini (maar zeer frequent moesten aangevuld of vervangen worden door toezichters en studenten), zijn er nu 6,2 VTE.
    - In Interbad werkten vroeger 7 redders en 2,8 technici. Op vandaag is dat 8 redders en 3,3 technici.

## **BESCHIKBAARHEIDSVERGODINGEN SINDS 2019**

### Jan Guilini:

- 2019: 274.352,54 euro; = slechts 6 maanden
- 2020: 449.084,16 euro;
- 2021: 512.239,11 euro;
- 2022: 628.992 euro.

### Interbad (percentage Brugge 92,2173%):

- 2019: 369.434,53 euro;
- 2020: 951.639,59 euro;
- 2021: 1.009.948,71 euro;
- 2022: 1.096,386 euro.

In bijlage vindt u het overzicht van de kosten.



23155 Van Den  
Driessche antw-kost

## **Vraag 2246: Raadslid Annick Lambrecht (27 april 2023)**

### **Verdwijnen bushalte Speelpleinlaan**

In de wijk Altebijstraat/Speelpleinlaan heerst er onder bewoners heel wat ongerustheid rond de nieuwe dienstregeling van De Lijn die ingaat op 1 juli. De haltes Speelpleinlaan en Sportpark zouden geschrapt worden, wat betekent dat zowel Sport Vlaanderen als het woonzorgcentrum Westervier niet meer rechtstreeks bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Graag had ik het volgende gevraagd:

1. Klopt het dat deze haltes in het nieuwe openbaar vervoersplan van De Lijn niet meer worden aangedaan vanaf 1 juli 2023?
2. Indien het klopt, wat waren de motieven van de Vervoerregio Brugge om deze haltes niet langer te voorzien? Zowel Sport Vlaanderen als een woonzorgcentrum zijn immers belangrijke voorzieningen die met het openbaar vervoer ontsloten moeten worden.
3. Wat is het alternatief voor bezoekers van WZC Westervier, Sport Vlaanderen en bewoners van deze wijk?

### **Antwoord 2246:**

#### **Verdwijnen bushalte Speelpleinlaan**

1. **Klopt het dat deze haltes in het nieuwe openbaar vervoersplan van De Lijn niet meer worden aangedaan vanaf 1 juli 2023?**

Ja, dit klopt.

2. **Indien het klopt, wat waren de motieven van de Vervoerregio Brugge om deze haltes niet langer te voorzien? Zowel Sport Vlaanderen als een woonzorgcentrum zijn immers belangrijke voorzieningen die met het openbaar vervoer ontsloten moeten worden.**

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 van de Vlaamse Overheid, de dienst Mobiliteit van de Stad Brugge en De Lijn om tot een gedragen busnetwerk te komen.

Een belangrijk uitgangspunt van het decreet is dat het openbaarvervoernetwerk voortaan vraaggestuurd 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.

Bij het hertekenen van de buslijnen werd er met verschillende paramaters rekening gehouden. Zo diende het nieuwe plan budgetneutraal te zijn. Er werd gekozen om lijnen te combineren, waardoor er minder lijnen zullen rijden, maar wel met een grotere frequentie (= meer bussen).

Bij het hertekenen van het bussennet, werd er zo veel mogelijk rekening gehouden met alle attractiepolen. Het is echter niet mogelijk deze allemaal te bedienen en tegelijkertijd het busplan budgetneutraal te houden. De toekomstige locaties van de bushaltes in het nieuwe openbaarvervoerplan liggen al enige tijd vast en kunnen vóór de inwerkingtreding van het nieuwe plan op 01/07/2023 op geen enkele manier meer worden aangepast.

3. **Wat is het alternatief voor bezoekers van WZC Westervier, Sport Vlaanderen en bewoners van deze wijk?**

- a. Halte Assebroek Onze-Lieve-Vrouwecollege aan de oostkant van de wijk. Deze zal worden bediend door de nieuwe stadslijn 4 Sint-Andries – Gevangenis – Station – Assebroek – Van Zuylen met een frequentie van 20 minuten. Via de parking van Sport Vlaanderen is het een 450-tal meter stappen naar deze bushalte.



- b. Halte Altebijstraat langs de Maalse Steenweg. Deze zal worden bediend door:
- i. De nieuwe stadslijn 1 Sint-Jan – Station – Centrum – Sint-Kruis met een frequentie van 10 minuten.
  - ii. De streeklijn 58 Brugge – Gent met een frequentie van 30 minuten. Vanaf januari 2024 komt er een verdere opwaardering van de frequentie.
- Via de achterzijde van het WZC Westervier is het een 350-tal meter stappen naar deze bushalte.



### **Vraag 2247: Raadslid Andries Neiryck (4 mei 2023)**

#### **Heraanleg omgeving Sint-Annakerk – waar blijven de openbare vuilnisbakken**

Bij de heraanleg rond de Sint-Annakerk werd vergeten om openbare vuilnisbakken te voorzien. Bij de heraanleg van het Sint-Jansplein verdween overigens ook één openbare vuilnisbak.

Is dit een bewuste keuze?

Wat is de reden hiervan, of is het een vergetelheid?

#### **Antwoord 2247:**

#### **Heraanleg omgeving Sint-Annakerk – waar blijven de openbare vuilnisbakken**

Bij de start van de werken werden de afvalmanden verwijderd aangezien deze in de werfzone stonden. De werken dienden door de aannemer eerst volledig afgewerkt zijn alvorens de dienst Openbaar Domein kon overgaan tot de plaatsing. De afvalmanden werden geplaatst door de dienst Openbaar Domein op 5 mei 2023, de dag van de heropening van de straat na de werken.

### **Vraag 2248: Raadslid Geert Van Tieghem (5 mei 2023)**

#### **Projectvoorstel opstart van gemeenschapsdienst voor langdurig werklozen**

In de gemeenteraad van 30/1/2023 deed ik namens onze N-VA fractie een interpellatie om het stadsbestuur aan te sporen een projectvoorstel 'opstart van gemeenschapsdienst voor langdurig werklozen bij Europa WSE' in te dienen.

Op 1 januari 2023 voerde de Vlaamse regering immers de 'verplichte gemeenschapsdienst' in. Zo wil men langdurig werklozen die meer dan twee jaar zonder job zitten, inschakelen voor maatschappelijk relevante taken. De Vlaamse overheid voorzag een opstartfinanciering voor lokale besturen die leerwerkplekken ter beschikking stellen en faciliteren. De voorwaarde was dat steden en gemeenten uiterlijk op 31 maart 2023 een projectvoorstel indienden bij Europa WSE. Zo kunnen werklozen opnieuw sociale vaardigheden en het nodige arbeidsritme verwerven. Dit kan een belangrijke opstap zijn richting een passende job op de gewone arbeidsmarkt.

Om voldoende werkvloeren ter beschikking te stellen voor werkzoekenden met een grote afstand tot de arbeidsmarkt **rekende de Vlaamse overheid op steden en gemeenten**. Via Europa WSE en het Europese Fonds REACT-EU subsidieert Vlaanderen immers alle kosten die dat voor lokale besturen met zich meebrengt. Dit fonds is een initiatief van de Europese Unie om het hoofd te bieden aan de economische gevolgen van de coronapandemie.

Onze vragen:

**Heeft het Brugse stadsbestuur voor 31 maart 2023 een projectvoorstel ad hoc ingediend ?** Mocht het stadsbestuur dit niet gedaan hebben, graag de beweegredenen. Hoe zal men dan wel voldoen aan deze verplichting ?

### **Antwoord 2248:**

#### **Projectvoorstel opstart van gemeenschapsdienst voor langdurig werklozen**

1. Het Brugse stadsbestuur heeft voor 31 maart 2023 geen projectvoorstel ad hoc ingediend.
2. De vraag om al dan niet een projectvoorstel op te maken en in te dienen werd op 6 februari 2023 besproken in het college. Het college gaf hiertoe geen goedkeuring.
3. Zonder voorwerp, gezien geen verplichting doch een subsidieoproep.

### **Vraag 2249: Raadslid Barbara Roose (5 mei 2023)**

#### **Vraag tot mogelijkheid om op afspraak ook op maandag naar containerpark te kunnen gaan**

De mogelijkheid om op afspraak naar het containerpark te kunnen wordt na de Corona-periode nog steeds aangeboden, wat een prima zaak is. Dit faciliteert de toegankelijkheid naar de burgers en vermijdt lange wachtrijen. Destijds was met mogelijk om ook op maandag langs te gaan, wat dan weer het gebruiksgemak verhoogt voor zelfstandigen, die op de andere dagen

### **Antwoord 2249:**

#### **Vraag tot mogelijkheid om op afspraak ook op maandag naar containerpark te kunnen gaan**

De huidige openingsuren van de Brugse recyclageparken vindt u terug op <https://www.brugge.be/recyclageparken>

Kort gezegd zijn de parken open van dinsdag tot en met zaterdag, maar nooit op zondag en maandag. Deze openingstijden bieden iedere Bruggeling de nodige ruimte om de parken te bezoeken, wat ook blijkt uit de bezoeker statistieken van de parken.

De mogelijkheid om op maandag naar een recyclagepark te gaan, is slechts heel kort van toepassing geweest en dit was enkel het geval voor het recyclagepark van Zeebrugge dat in zijn beginperiode van bij de start in november 2008 tot eind 2010 open was op maandag en gesloten op donderdag. In de gemeenteraad van 29/11/2010 werden de openingsuren van het

recyclagepark van Zeebrugge gewijzigd zodat vanaf 1/11/2011 het park open was op donderdag en niet meer op maandag.

De aanpassing kwam er op vraag van de parkwachters, omdat er quasi nooit een volwaardig tweedaags "weekend" kon genomen worden. Intussen worden de recyclageparken niet langer door de Stad, maar wel door IVBO uitgebaat. Er zijn niet onmiddellijk plannen om de openingsuren te wijzigen in functie van opening op maandag.

### **Vraag 2250: Raadslid Barbara Roose (5 mei 2023)**

#### **'Verraderlijke' tegel op het Beursplein**

Tijdens een recent event in het BMCC (waarop veel senioren aanwezig, op klaarlichte dag) kwam iemand zwaar ten val door een iets hoger geplaatste, vierkante tegel op het plein (zie foto in bijlage).

Die is weliswaar geel geverfd, wat de zichtbaarheid verhoogd, maar wanneer de blik niet op de grond gericht is, toch een mogelijke struikelsteen !

Wellicht heeft deze overkappende tegel te maken met een nutsvoorziening (?), maar toch de vraag of hieraan verholpen kan worden teneinde verdere valpartijen te vermijden.



#### **Antwoord 2250:**

#### **'Verraderlijke' tegel op het Beursplein**

De tegel (op het Zand, en niet op het Beursplein) is een tijdelijke maatregel om uitstekende draadstangen af te schermen. Op die plaats staat in principe namelijk steeds een vlaggenmast, die in functie van de meifoor tijdelijk is weg genomen. Over de overblijvende, uitstekende draadstangen wordt in dat geval een extra tegel met afgeschuinde zijkanten geschoven, in functie van veiligheid voor de weggebruiker. Om onduidelijke reden is deze tegel omhoog gekomen en

schuin komen te liggen. De tegel werd ondertussen terug duurzaam verankerd zodat hij zoals voorzien nauw aansluit op de verharding. De gele kleur en de afgeschuinde zijken zijn ter voorkoming van valpartijen. Deze werkwijze wordt niet alleen op 't Zand, maar ook op de Markt al jaren toegepast.

## **Vraag 2251: Raadslid Nele Caus (8 mei 2023)**

### **De Tiendebrug en de kerkhofmuur te Lissewege**

Lissewege is sinds jaar en dag een beschermd Unesco 'stadszicht'. Zo geldt er een bijzonder BPA voor Lissewege. Uiteraard vinden wij dit met onze fractie een goede zaak. Ons erfgoed moeten we ook koesteren.

Het is een goede zaak dat bij elke verbouwing er zeer nauwgezet tewerk gegaan wordt. Enkel op deze manier kunnen we garanderen dat er respectvol omgegaan wordt met ons erfgoed.

Stad Brugge legt zeer strenge normen op voor verbouwingen en andere bouwkundige ingrepen in Lissewege. Dit gaat vaak gepaard met heel hoge kosten voor de bouwheer.

Men verwacht dan ook van het stadsbestuur dat ze diezelfde discipline en hoge kwaliteitsnormen voor zichzelf hanteert.

Maar dit blijkt niet zo te zijn, althans niet als het over de Tiendebrug in Lissewege gaat. Daar gaat men op een zeer onachtzame wijze met haar waardevol erfgoed om.

Deze zaak sleept nu al sinds 2011 aan. De schade aan deze brug was toen reeds aanzienlijk.

Een buurtbewoner heeft toen zelf geopperd een nieuwe brug te bouwen samen met Aquafin. Ook hier werden er opnieuw hoge eisen gesteld, ondermeer dat het metselwerk dient uitgevoerd te worden met recuperatie bakstenen en geensins met machinale stenen. Ook mocht het metselwerk niet gekaleid worden.

Eindelijk werd in 2013 de Tiendebrug dan door Openbaar Domein hersteld. Maar wat bleek, de regels gelden blijkbaar niet voor Stad Brugge zelf want hier werden wel machinale bakstenen gebruikt. Ook werden er fouten gemaakt wat de hoogte van de kopmuren betreft.

Het college en het kabinet van de Brugemeester werd hier meermaals van op de hoogte gesteld. Later werd er ook een klacht bij de Ombudsman ingediend hierover.

De situatie is intussen helemaal uit de hand gelopen nu het brugje ook nog eens wit werd geschilderd. Dit werd zagezegd gedaan om conform de geest van het BPA Lissewege te werken en naar analogie met de brug ter hoogte van de Stationsstraat.

Het is duidelijk dat ook hier weer drogredenen aangehaald werden en de wetgeving met de voeten getreden werd. Het wit schilderen is enkel om een amateuristische herstelling te camoufleren. Een bijzonder spijtige en vooral pijnlijke zaak.

De Ombudsman treedt deze visie trouwens helemaal bij (zie zijn inmiddels afgerond onderzoek en geformuleerd advies).

Het is dus duidelijk dat er in dit dossier toch vele zaken mislopen zijn en er dringend één en ander moet worden rechtgezet.

Stad Brugge heeft toch een voorbeeldfunctie en zou als eerste zijn geldende bouwkundige voorschriften moeten tot in de puntjes opvolgen en naleven. Hoe kan men anders van zijn inwoners en ondernemingen hetzelfde verwachten?

Concreet hadden we graag het volgende vernomen:

- Klopt het dat de dienst openbaar domein deze Tiendebrug met machinale ipv recuperatiebaksteen hersteld heeft? Vanwaar de keuze voor dit materiaal?
- Vanwaar de keuze om dan plots na 9jaar het bruggetje snel wit te schilderen (tegen het advies van de Ombudsman in?) Dit strookt niet met de omgeving van de Tiendebrug gezien daar géén wit geschilderde gevels in die straat zijn (wel bij de brug ter hoogte van de Stationsstraat)
- Is Stad Brugge bereid om de gemaakte fouten te herstellen en er eindelijk op een respectvolle manier met de erfgoedwaarde van de Tiendebrug om te gaan?
- Waarom is er geen uniforme toepassing van de wetgeving? In een ander dossier, zijnde de kerkhofmuur van Lissewege, werd nochtans uitdrukkelijk gevraagd om gebruik te maken van recuperatiebaksteen, aangepaste voegmortel enzomeer... Dit wekt de indruk dat stad Brugge haar dossiers verschillend behandelt en niet telkens dezelfde normen hanteert?

- Wat is de visie van de dienst Openbaar Domein en de dienst Monumentenzorg in het dossier van de Tiendebrug? Is er hier al overleg over geweest en wat zullen de betrokken administraties ondernemen om naar de toekomst toe de stedelijke en Vlaamse regelgeving inzake onroerend erfgoed, ruimtelijke ordening en stedenbouw ten allen tijde te respecteren en na te leven zodat er geen ongelijke behandeling ontstaat?

Vanuit onze fractie dringen we er dan ook op aan dat er nu eindelijk respectvol met de Tiendebrug wordt omgegaan en deze eindelijk gerestaureerd wordt zoals het hoort.

Daarnaast vragen we ook dat Stad Brugge ten allen tijde haar voorbeeldfunctie op zich neemt en bij elke restauratie de geldende wetgeving heel strikt naleeft. Enkel zo kan met hetzelfde van haar inwoners verwachten.

## **Antwoord 2251:**

### **De Tiendebrug en de kerkhofmuur te Lissewege**

Betreffende brugje werd een zoveelste maal aangereden in 2013 en beschadigd. Na een zoektocht naar gelijkaardige stenen werd het brugje deskundig hersteld door de aannemer van het raamcontract 'onbevaarbare waterlopen' die heel wat ervaring heeft in deze materie. Op vandaag wordt geen enkele steen nog handvormig gemaakt. Er kan enige discussie zijn of de gebruikte steen al dan niet een handvorm is. Om deze discussie niet op de spits te drijven, gaat de dienst akkoord met de term machinale steen. De gekozen steen is gelijkaardig aan de bestaande baksteen van het brugje. Omwille van een eventuele strijdigheid met het BPA (Bijzondere Plannen van Aanleg) en de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het bouwen, verkavelen en op de beplantingen die expliciet het wit schilderen van gebouwen oplegt in het witte dorp, is het brugje dan ook wit geschilderd, passend in de omgeving, dit mede op advies van de stedelijke dienst monumentenzorg. Het Tiendebrugje valt immers binnen BPA Lissewege dorpskom. Door het vele schriftelijke verkeer over dit brugje werd over het hoofd gezien dat de dienst ombudsman gevraagd had om het onderzoek van de ombudsman af te wachten vooraleer tot schilderen over te gaan. Met het schilderen van het brugje werd de schade hersteld. Zie ook advies van de dienst monumentenzorg en verslag van de ombudsman waarin expliciet wordt opgenomen dat het brugje na schilderen er mooi en verzorgd uit ziet.

Binnen BPA Lissewege Dorpskom ligt het Tiendebrugje in de zone voor waterloop, waarin geen voorwaarden voor materialisatie van brugjes is opgenomen.

Het brugje paalt evenwel aan de zone 31 - landschappelijk waardevol agrarisch gebied, met voorwaarde voor materialisatie:

'Binnen de op bijgaand plan (BPA Lissewege) aangeduide 'centrumzone' moeten de straatgevels bij restauratie, renovatie, reconstructie of nieuwbouw in het wit worden geschilderd, wit worden gepleisterd of wit worden gekaleid in functie van het behoud van het totaal-uitzicht van het centrale gedeelte van het polderdorp Lissewege. ...'

Het wit schilderen van het brugje past dus volledig binnen deze voorwaarden.

De borstwering van het brugje werd met enkele centimeter verlaagd, zodat de neuzen van de wagens de borstwering niet kunnen raken. Dit met succes want het brugje houdt toch al 10 jaar stand. De dienst monumentenzorg maakt hierover geen bemerkingen.

De dienst openbaar domein zal de aanbevelingen van de ombudsman opvolgen en bij een volgend gelijkaardig dossier vooraf advies vragen aan de dienst monumentenzorg (zoals intussen gebeurde met betrekking tot het herstel van de brug aan de Stationsstraat die in 2022 werd aangereden). Daar werd de keuze van het metselwerk voorgelegd voor de uitvoering en werden de voorwaarden gevolgd.

Kerkhofmuur Lissewege:

Deze muur is in beheer bij de dienst Facilitair Beheer, dit antwoord wordt u later bezorgd.

## **Vraag 2252: Raadslid Janos Braem (31 mei 2023)**

### **Nieuwe verkeerssituatie in de Julius & Maurits Sabbestraat**

De stad heeft een tijdje geleden een nieuw plan voorgesteld voor de inrichting van de Julius & Maurits Sabbestraat. Daarbij werd er 1 richtingsverkeer ingevoerd en werd er veel meer groen



voorzien in een straat waar nu bijna geen groen te bespeuren is. Dit zou de rijroutes op deze drukke as veel rustiger maken.

Recent kregen de buurtbewoners een brief in de bus dat er toch tweerichtingsverkeer zal geïnstalleerd worden. Hierbij werden geen plannen toegevoegd, geen nieuwe ontwerpen. Er werd zelfs geen concrete timing meegegeven. Ik vind dit een nogal vreemde manier van werken.

Vandaar enkele vragen:

1. Wat waren de reacties op de infomarkt op 11 oktober 2022, waren er toen mensen die wilden dat de rijrichting toch veranderd werd?
2. Waarom besliste het college om alsnog de rijrichting te veranderen?
3. Zal het ontwerp aangepast worden en zal er hierdoor minder groen voorzien worden?
4. De bussen mogen echter niet in twee richtingen door de straat rijden, wat was het advies van De Lijn op deze situatie? Moet er ook goedkeuring zijn van de minister op een aanpassing van de rijrichting van een kernnet lijn?
5. Waarom hanteert de stad het STOP principe niet? In veel steden mogen bussen rijden op plaatsen waar auto's niet mogen rijden, dit om de bus als een aantrekkelijkere optie te maken. Helaas zijn er daar in Brugge een aantal uitzonderingen op te vinden:
  - a. Vanaf 1 juli mogen bussen niet meer over de markt, auto's op sommige tijdstippen wel, ook taxi's mogen dit nog.
  - b. Vanaf 1 juli mogen bussen dus niet in twee richtingen door de J&M Sabbestraat, auto's mogen dit wel.

## **Antwoord 2252:**

### **Nieuwe verkeerssituatie in de Julius & Maurits Sabbestraat**

De bewoners van de Julius en Maurits Sabbestraat en Walweinsteinstraat, die gereageerd hebben, lieten zich positief uit over de gekozen rijrichting vanaf het kruispunt Komvest naar Langerei van het eerste voorontwerp. Lijnrecht daartegenover stonden de reacties van de bewoners uit de Komvest. Deze laatste waren gekant tegen het invoeren van eenrichtingsverkeer daar ze een impact vreesden qua verkeer in de Komvest. Heden is dit scenario gewijzigd. De verkeersstromen werden herbekeken.

Naar aanleiding van de infovergadering en de opmerkingen op het plan werden er extra verkeersstellingen uitgevoerd in de driehoek Julius en Maurits Sabbestraat – Langerei – Komvest. Bij de analyse van de resultaten werd rekening gehouden met de uitzonderlijke omstandigheden op dat moment zoals de werkzaamheden op de as Vlamingstraat – Vlamingdam en de onderbreking van de Krakelebrug. De resultaten van de metingen werden ook getoetst aan de toekomstige plannen in de omgeving: de heraanleg van het kruispunt R30 x Walweinsteinstraat x Komvest en de plannen van het bedrijf IFF Brugge - Genencor International BV. Op basis van deze analyse en de vragen en opmerkingen uit de buurt (niet enkel uit de Julius en Maurits Sabbestraat) werd beslist in zitting van 23 maart 2023 om de verkeerscirculatie zoals gecommuniceerd aan te passen. Daarom is er een nieuw ontwerp in opmaak dat aan het college binnenkort zal voorgesteld worden ter beslissing.

Om een goed evenwicht te vinden qua verkeersbelasting tussen beide straten, namelijk de Komvest en de Julius en Maurits Sabbestraat, werd het ontwerp aangepast. Dit impliceert dat er tweerichtingsverkeer zal ingevoerd worden in de Julius en Maurits Sabbestraat voor wagens. Zwaar verkeer in twee richtingen wordt door gepaste signalisatie gemeden. Deze maatregel heeft als gevolg dat er minder ontharding met groen zal kunnen voorzien worden in het straatbeeld dan oorspronkelijk voorzien daar de rijwegbreedte dient aangepast te worden voor tweerichtingsverkeer. Toch werd maximaal gestreefd naar vergroening van het straatbeeld in het nieuwe ontwerp.

Idealiter had De Lijn inderdaad beide richtingen via dezelfde route (Julius en Maurits Sabbestraat) gereden. In het originele plan (eenrichtingsverkeer) was dit echter ook niet mogelijk. Indien wij kruisende bussen en zwaar verkeer moeten faciliteren in deze straat, zou dit betekenen dat er nog

minder onthard of vergroend was. De voorkeur van De Lijn ging voor de routing van het eenrichtingsverkeer omgekeerd aan het huidige voorstel: staduitwaarts via de Julius en Maurits Sabbestraat en stadinwaarts via de Komvest. Zij konden ook leven met de omgekeerde (door het stadsbestuur gekozen) richting – dus stadsuitwaarts via Komvest - op voorwaarde dat er uitwijkmogelijkheden voorzien werden in de Komvest.

Auto's mogen vanaf 1 juli ook niet over de Markt rijden. Dit is enkel in zeer specifieke gevallen mogelijk, namelijk in het kader van specifieke interventies en/of leveringen.

De basis van de mobiliteitsbeslissingen ligt nog altijd in het STOP-principe, maar dit brengt soms praktische bezwaren met zich mee. Zoals wij hierboven reeds geantwoord hebben, moet er bij kruisende bussen veel meer ruimte verhard worden waardoor dit nefast is voor onze klimaatambities. Het volledig invoeren van eenrichtingsverkeer is dan weer niet wenselijk in functie van de leefbaarheid voor de bewoners van de omliggende straten. Bij het nemen van beslissingen is er helaas niet altijd een wonderoplossing die voor iedereen goed is en vaak moeten er dan ook compromissen gesloten worden tussen de verschillende belangen.