

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

27ste jaargang

nr. 38 – 10 oktober 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 2388: Raadslid Geert Van Tieghem (14 augustus 2023)

### Toekomst Maleveld

In februari 2012 besliste de Vlaamse Regering tot de definitieve aanduiding/bescherming van de ankerplaats Maleveld (en kasteel van Male) omwille van zijn historische-landschappelijke waarde. Omtrent het 'Maleveld' hebben we volgende vragen :

- Wie is actueel (grond)eigenaar van het Maleveld (101 ha)? Indien dit de stad is, kan dan een eigendomsakte voorgelegd worden?
- Begin 2020 kocht de stad 28 ha weilanden en bos, ook behorend tot de ankerplaats Maleveld (aankoopprijs 1.280.000 €). We zijn nu 3 jaar verder ... Wat zal er nu uiteindelijk gebeuren met deze aankoop (beschermd, dus kan/mag niet gewijzigd worden)? In het gemeenteraadsbesluit dd. 18/2/2020 werd immers het volgende vermeld: "Het is de bedoeling om de weilanden en bossen door te verkopen aan het Vlaamse Agenschap voor Natuur en Bos. Dat zou op korte termijn kunnen gebeuren." Klopt deze informatie wel nog? Mocht de stad opteren om niet (meer) door te verkopen, hoe denkt men dan de ontsluiting van dit gebied te realiseren?
- Op het Maleveld is er van oudsher ook een stortplaats aanwezig, 8 HA groot! Uit diverse onderzoeken (sedert 2011) is gebleken dat er sprake is van een ernstige chemische verontreiniging van het bodemwater. Bij regenweer komt verontreinigd water (PFAS, zware metalen, minerale olie, ...) terecht in de grachten en verderop in de Malelei. Recent (2022/2023) voerde OVAM onderzoeken uit op deze site. Graag het volledige resultaat van deze onderzoeken, ook wat de boringen op 6 meter diepte betreft (R-pijlpunten). Volgens een mail vanuit het kabinet Van Volcem deed de stad Brugge destijds periodieke controles, zoals de sectorale wetgeving voorschreef, op en rond het voormalig stort in functie van nazorg. Er werden geen waarden waargenomen die aanleiding kunnen en moesten geven tot maatregelen op basis van de stand van de wetenschap op dat moment. Hoe werden deze controles dan gedaan en zijn daar verslagen van?  
In februari 2023 en op 26, 27 en 28 juli 2023 werden er volgens verkregen info op en rond de stortplaats bodemscans gedaan (elektromagnetische inductie voor elektrische geleidbaarheid). Wat zijn de resultaten van deze bodemscans?
- Welke stappen/acties zal de stad ondernemen om deze 'stortplaats' volledig te saneren (in het belang van de gezondheid van mens en dier)? Binnen welke timing denkt de stad dit te realiseren?
- Aan jachtgroep Damme wordt op het Maleveld 7 percelen zonder verloting gratis ter beschikking gesteld om wildakker op te zaaien met een streekeigen zaaimengsel. Waarom is dit gratis (en voor welke tijd) en waarom wordt er voor de overige percelen wel een pacht gevraagd?

- Tot slot nog een algemene vraag: aan welke objectieve voorwaarden moet een persoon voldoen om een perceel grond te pachten op het Maleveld? Sommige personen, inwoners van Damme, krijgen een perceel landbouwgrond en/of weide op het Maleveld ter beschikking (met pacht), anderen worden dit naar verluidt geweigerd. Vanwaar deze willekeur?

## **Antwoord 2388:**

### **Toekomst Maleveld**

- Wie is actueel (grond)eigenaar van het Maleveld (101 ha)? Indien dit de stad is, kan dan een eigendomsakte voorgelegd worden?

De Stad Brugge treedt op als beheerder en eigenaar van dit privaat domein gekend als Maleveld ingevolge de gemeentelijke fusie. De eigendomsgeschiedenis vloeit voort uit de vroegere "gemeenteroden". Er is en bestaat geen akte. U treft een mooie beschrijving van de historiek en de eigenschappen aan op:

<https://inventaris.onroerendergoed.be/erfgoedobjecten/135404>

- Begin 2020 kocht de stad 28 ha weilanden en bos, ook behorend tot de ankerplaats Maleveld (aankoopprijs 1.280.000 €). We zijn nu 3 jaar verder ... Wat zal er nu uiteindelijk gebeuren met deze aankoop (beschermd, dus kan/mag niet gewijzigd worden)? In het gemeenteraadsbesluit dd. 18/2/2020 werd immers het volgende vermeld: "Het is de bedoeling om de weilanden en bossen door te verkopen aan het Vlaamse Agentschap voor Natuur en Bos. Dat zou op korte termijn kunnen gebeuren." Klopt deze informatie wel nog? Mocht de stad opteren om niet (meer) door te verkopen, hoe denkt men dan de ontsluiting van dit gebied te realiseren?

De Stad Brugge nam op 15/05/2023 de beslissing om een ontwerper aan te stellen voor de opmaak van een gebiedsvisie voor het Maleveld. Hiervoor werd nog geen beslissing genomen tot toewijzing.

De ontsluiting en invulling van de aangekochte gronden maakt deel uit van het masterplan. Om de aangekochte gronden te kunnen inrichten voor de gewenste doeleinden werd alvast zoals door de wet voorziene pachttopzeg gegeven aan de pachter.

- Op het Maleveld is er van oudsher ook een stortplaats aanwezig, 8 HA groot! Uit diverse onderzoeken (sedert 2011) is gebleken dat er sprake is van een ernstige chemische verontreiniging van het bodemwater. Bij regenweer komt verontreinigd water (PFAS, zware metalen, minerale olie, ...) terecht in de grachten en verderop in de Malelei. Recent (2022/2023) voerde OVAM onderzoeken uit op deze site. Graag het volledige resultaat van deze onderzoeken, ook wat de boringen op 6 meter diepte betreft (R-pijlpunten). Volgens een mail vanuit het kabinet Van Volcem deed de stad Brugge destijds periodieke controles, zoals de sectorale wetgeving voorschreef, op en rond het voormalig stort i.f.v. nazorg. Er werden geen waarden waargenomen die aanleiding kunnen en moesten geven tot maatregelen op basis van de stand van de wetenschap op dat moment. Hoe werden deze controles dan gedaan en zijn daar verslagen van? In februari 2023 en op 26, 27 en 28 juli 2023 werden er volgens verkregen info op en rond de stortplaats bodemscans gedaan (elektromagnetische inductie voor elektrische geleidbaarheid). Wat zijn de resultaten van deze bodemscans?

Er werd een oriënterend bodemonderzoek (OBO) uitgevoerd waarvan uitspraak over aard en ernst van de bodemverontreiniging dateert van 20.3.2023. Alle eigenaars, gebruikers en bewoners werden hierover in april geïnformeerd met een brief. Alle gegevens over de vervuiling en de

voorzorgsmaatregelen kan u in deze brief terugvinden. Een beschrijvend bodemonderzoek (BBO) wordt momenteel opgemaakt door OVAM.

- Welke stappen/acties zal de stad ondernemen om deze 'stortplaats' volledig te saneren (in het belang van de gezondheid van mens en dier)? Binnen welke timing denkt de stad dit te realiseren?

De stortplaats werd volgens de regels van de kunst afgesloten. Er werd vastgesteld dat er een mogelijke vervuiling is. Ondertussen werden de preciaire gebruiksovereenkomsten voor het gebruik van de percelen boven het stort stopgezet. Eerst moeten de verdere resultaten van de vervolgonderzoeken worden afgewacht (zie antwoord 3) vooraleer acties kunnen worden aangekondigd. Of er zal moeten overgegaan worden tot een volledige sanering van de stortplaats, wat zeer ingrijpend zou zijn, valt nog af te wachten.

- Aan jachtgroep Damme wordt op het Maleveld 7 percelen zonder verloting gratis ter beschikking gesteld om wildakker op te zaaien met een streekeigen zaaimengsel. Waarom is dit gratis (en voor welke tijd) en waarom wordt er voor de overige percelen wel een pacht gevraagd?

Het valt op te merken dat u in uw vraagstelling het woord pacht gebruikt.

De gebruikers hebben geen pachtovereenkomsten. De gebruikers hebben het statuut van preciaire gebruiker. Gebruikers mogen en kunnen hier geen pachtrechten uit afleiden. Het klopt dat jachtgroep Damme de toestemming heeft gekregen per collegebeslissing van 21/09/2019 om percelen in te zaaien met een wildmengsel. Er werd geoordeeld dat het (laten) inzaaien met een wildmengsel een significante (wenselijke) impact zou hebben op het verhogen van de biodiversiteit in het gebied. Jachtgroep Damme is volgens het stadsbestuur dus niet te beschouwen als een "gebruiker" zoals de gebruikers van de andere percelen (dewelke een uitsluitend privaat genot hebben op de toegewezen percelen grond in functie van begrazing paard, gebruik als akker in landbouwbedrijf, ...).

- Tot slot nog een algemene vraag: aan welke objectieve voorwaarden moet een persoon voldoen om een perceel grond te pachten op het Maleveld? Sommige personen, inwoners van Damme, krijgen een perceel landbouwgrond en/of weide op het Maleveld ter beschikking (met pacht), anderen worden dit naar verluidt geweigerd. Vanwaar deze willekeur?

Er is geen specifiek verhuurreglement van toepassing op het Maleveld (Er bestaat dus geen verplichting om inwoner te zijn van Male (of de stad Brugge) zoals men weleens durft te beweren). In de praktijk werden sinds geruime tijd geen nieuwe percelen toegewezen, maar werd enkel akkoord gegaan met beperkte overdrachten van bestaande gebruiken (n.a.v. overlijden, ...). De opmaak van een masterplan met richtinggevend kader voor het verder gebruik moet het stadsbestuur net toelaten om een eenduidig reglement voor het eventueel privaat gebruik van Maleveld op te maken, mocht blijken dat dit laatste nog wenselijk is, in functie van de erfgoed- en natuurwaarden die eigen zijn aan het gebied.

## **Vraag 2389: Raadslid Annick Lambrecht (5 september 2023)**

### **Lidgeld voetbalclubs Brugge**

Via de krant vernam ik dat steeds meer jeugdvoetbalclubs meer lidgeld vragen om uit de kosten te komen. Er lijkt bij de meeste clubs weinig animo om het lidgeld van bovenaf te laten vastleggen. "De situatie van iedere club is uniek. Daarom is het niet mogelijk om met een algemene richtlijn te komen voor lidgeld", vertelt Nand De Klerck van Voetbal Vlaanderen die mening. "Zo zijn er clubs die kunnen rekenen op verregaande steun van gemeente en sponsors, terwijl andere clubs dat geluk niet hebben. Daarom moet elke club zelf kunnen bepalen hoeveel lidgeld nodig is om de werking te beveiligen. Vergeet niet dat voetbal een laagdrempelige en relatief goedkope sport is. Ik hoor vaak hoeveelheden van 250 tot 300 euro aan lidgeld. Dat is niet overdreven voor twee trainingen en een wedstrijd per week."

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Hoeveel spelers zijn er in Brugge in het jeugdvoetbal (tot 18 jaar) bij hoeveel clubs?
2. Wat doet Brugge om ervoor te zorgen dat het lidgeld van jeugdvoetballers betaalbaar blijft?
3. Is er een probleem van te hoge lidgelden bij jeugdvoetbalclubs in Brugge?
4. Heeft Brugge plannen om lidgelden te helpen dalen voor jeugdvoetballers?

### **Antwoord 2389:**

#### **Lidgeld voetbalclubs Brugge**

##### **1. Hoeveel spelers zijn er in Brugge in het jeugdvoetbal (tot 18 jaar) bij hoeveel clubs?**

Op heden zijn er 11 voetbalclubs die een jeugdwerking hebben en in totaal zijn er méér dan 2700 jeugdspelers actief bij die clubs. Hiervan is er 67% inwoner van Brugge en de resterende 33% komt uit een randgemeente.

##### **2. Wat doet Brugge om ervoor te zorgen dat het lidgeld van jeugdvoetballers betaalbaar blijft?**

De stad ondersteunt de Brugse erkende sportverenigingen via het subsidiereglement voor erkenning en ondersteuning van sport in Brugge. Dit doet de stad door de clubs de mogelijkheid te geven om een toelage aan te vragen voor de dagelijkse werking, voor het voorzien van gediplomeerde jeugdtrainers en voor het huren van infrastructuur voor jeugdsport. Via verschillende andere reglementen (ondersteunde evenementen, Brugge sport, ...) ondersteunt de stad verenigingen met kansrijke initiatieven ook projectmatiger.

Daarnaast ondersteunt de stad mensen uit kansengroepen door de mogelijkheid te geven om te betalen met sport AXI-bonnen om zo de financiële drempel voor deze doelgroep te verlagen. Eind 2023 houden de sport AXI-bonnen op met bestaan, maar zal via de UiTPAS een meer dan waardige opvolger kennen voor zowel de Brugse sport- en voetbalverenigingen als de Bruggelingen in kansarmoede.

### **3. Is er een probleem van te hoge lidgelden bij jeugdvoetbalclubs in Brugge?**

De stijging van lidgelden is het resultaat van oplopende kosten bij de verenigingen. Zo zat 1 op 2 Vlaamse sportclubs in financiële moeilijkheden door de energiecrisis. De gemiddelde voorschotfactuur van sportclubs is in die periode bijna 2,5 keer zo duur geworden. Korter douchen en de verlichting en verwarming uitzetten zijn maar enkele manieren waarop de clubs de torenhoge energiefacturen proberen te drukken. De clubs met eigen infrastructuur konden beroep doen op ondersteuning via de Vlaamse overheid, maar voor het overgrote deel van de verenigingen – die gebruik maakt van stedelijke sportinfrastructuur – heeft de stad er bewust voor gekozen zijn tarieven niet te verhogen op de kap van de verenigingen.

Zonder zicht te hebben op cijfers en evoluties van de Brugse lidgelden over de jaren heen, betaalt een jeugdspeler bij een Brugse voetbalvereniging gemiddeld een lidgeld tussen €110 (voor de jongsten, dus 6-8 jaar) en €325 (voor de oudsten, dus 16-18 jaar). Op Vlaams niveau zien wij dat zo'n 7% van de clubs zijn lidgeld heeft verhoogd en 13% het overweegt om dat te doen. Een seizoen sporten is in die clubs nu gemiddeld 18% duurder geworden dan vorig jaar. Wij kunnen aannemen dat Brugse sport- en voetbalverenigingen eenzelfde trend kennen. Ook zoeken clubs steeds vaker naar andere bronnen van inkomsten (sponsoring, subsidiëring, extra eetfestijnen, ...) om de oplopende kosten te financieren.

### **4. Heeft Brugge plannen om lidgelden te helpen dalen voor jeugdvoetballers?**

Met de komst van de UiTPAS heeft de stad een waardige vervanger voor de sport AXI-bonnen, waardoor het voor kansengroepen mogelijk zal worden om véél meer vrije tijd te gaan beleven. Ook voor de clubs zal dit een impact hebben, omdat de administratieve last bij de UiTPAS tot een minimum herleid wordt.

De integratie van de UiTPAS heeft ook een positieve invloed voor mensen zonder kansentarief, aangezien men door middel van het systeem van punten sparen, het aanbieden van omruilvoordelen een veel bredere promotie kan voeren en bekend worden. Dit zou in principe moeten leiden tot méér (geëngageerde) leden wat aanleiding geeft tot een bredere werking en meer instroom van financiële middelen.

## **Vraag 2390: Raadslid Annick Lambrecht (7 september 2023)**

### **Paaltje fietspad Hoeve Hangerijn**

Onlangs werd ik gecontacteerd door een buurtbewoner die zich afvraagt waarom het paaltje steeds wordt verwijderd op het fietspad aan Hoeve Hangerijn.

Men stelt tevens ook voor om een vast paaltje te plaatsen op het fietspad ter hoogte van het kruispunt met de Sparrenstraat, om te voorkomen dat voertuigen het fietspad gebruiken.

Vandaar de volgende vragen:

1. Klopt het dat het paaltje aan het fietspad langs Hoeve Hangerijn steeds opnieuw verwijderd wordt en teruggeplaatst wordt?
2. Kan het voorstel om een vast paaltje te voorzien aan de Sparrenstraat overwogen worden? Zo ja, wanneer wordt dit geplaatst? Zo niet, waarom niet?

### **Antwoord 2390:**

#### **Paaltje fietspad Hoeve Hangerijn**

In het kader van de paaltjestocht die wij met leden van de Brugse Fietzersbond hebben ondernomen werden op verschillende locaties onnodige en zelfs gevaarlijk geplaatste paaltjes gelokaliseerd die wij wensen te verwijderen. Ook de paaltjes op het fietspad ter hoogte van Hoeve Hangerijn zijn in principe niet noodzakelijk om te vermijden dat er auto's doorrijden.

Los daarvan zijn er wel enkele percelen die bereikbaar moeten zijn voor de eigenaars (landbouwers) via het fietspad. Daarom werd het paaltje weggenomen. Het is dan ook niet de bedoeling om ter hoogte van de Sparrenstraat een nieuw/extra paaltje te plaatsen.

Dit fietspad is meer dan 250 meter lang waardoor het weinig waarschijnlijk is dat een autobestuurder hier vlug gebruik kan of zal van maken. Het is bovendien zeer duidelijk aangegeven door middel van de wettelijke bebording dat de toegang enkel toegelaten is voor aangelanden en landbouwvoertuigen, naast fietsers en bromfietzers klasse A.

Daarboven maken voertuigen ook geen winst als ze doorsteek zouden gebruiken aangezien ze via de Engendalelaan sneller op hun bestemming zijn dan doorheen de wijk te rijden.

### **Vraag 2391: Raadslid Ilse Coopman (5 september 2023)**

#### **Toegankelijkheid toiletten Brugse Vrije**

De toiletten aan het Brugse Vrije worden blijkbaar aangeduid als rolstoeltoegankelijk. Organisatoren met evenementen op de Burg rekenen hier dan ook vaak op om hun evenement toegankelijk te maken zodat rolstoelgebruikers daar naar het toilet kunnen. Echter zou dit in de praktijk niet zo zijn.

Klopt deze vaststelling?

Staat dit toilet inderdaad aangeduid als rolstoeltoegankelijk, maar ontbreekt het daar aan in de praktijk?

Is er een optie om dit toegankelijk te maken? Klopt het dat er nu een oprijplaat kan worden geplaatst als men dit vraagt, maar dit vormt een serieuze drempel voor mensen op het moment dat zij daar van het toilet gebruik willen maken.

Zijn er opties of plannen op dit permanent toegankelijk te maken, zonder dat er manuele of andere ad hoc ingrepen nodig zijn om dit te verwezenlijken?

Ten tweede zou ook het gebouw van de Brugse vrije zelf (de ingang aan de andere zijde) niet toegankelijk zijn. Ook daar zou bij aanmelding een oprijplaat moeten geplaatst worden. Men kan zich voorstellen dat wanneer men daar moet wachten tot die plaat daar geplaatst wordt vooraleer men binnen kan, dit een heuse rompslomp teweeg brengt.

Klopt dit?

Kan daar permanent een oprijplaat voorzien worden zodat geen speciale aanmelding of af hoc manipulatie nog nodig is?

#### **Antwoord 2391:**

#### **Toegankelijkheid toiletten Brugse Vrije**

#### **Publiek sanitair Brugse Vrije**

De publieke toiletten in het administratief gedeelte van het Brugse Vrije zijn **niet rolstoeltoegankelijk**. Dit staat op diverse kanalen vermeld, bijvoorbeeld in het plasplan (<https://www.brugge.be/plasplan>). De dichtstbijzijnde toegankelijke toiletten bevinden zich in de Stadshallen op de Markt. In het Brugse Vrije maakt de **bepaalde ruimte** in combinatie met **twee trappartijen** het zeer moeilijk om het sanitair rolstoeltoegankelijk te maken.

Voor **evenementen** moet men hiernaast ook rekening houden met de openingsuren van beide locaties. Het voorzien van **eigen sanitair** (of afspraken maken met bestaande sanitaire locaties) is onderdeel van de organisatie van een evenement. Dit sanitair moet toegankelijk zijn voor iedereen. Dit wordt ook zo meegegeven bij een aanvraag van een vergunning (<https://www.brugge.be/vergunning-evenement-op-openbaar-domein>).

### **Toegang tot Brugse Vrije**

Voor het **administratief gedeelte** kan men gebruik maken van een **plateaulift** ter hoogte van de expositieruimte. Van hieruit is er toegang tot het gelijkvloers (expositieruimte, Goudlederbehangzaal, ...). Er is in dit deel van het gebouw een lift ter beschikking.

Voor het **museumgedeelte** van het Brugse Vrije en toegang tot het Stadsarchief is een **mobiele oprijplaat** beschikbaar om de treden te overbruggen. Dit staat vermeld op de pagina van Musea Brugge (<https://www.museabrugge.be/bezoek-onze-musea/onze-musea-en-monumenten/brugse-vrije/praktisch>). Om voldoende opstelruimte te hebben werd onlangs nog (op 21/08/23) een fietsnietje verwijderd. Voor een permanente constructie die comfortabel is voor alle bezoekers en voldoet aan de normen is aanzienlijk meer ruimte nodig. Een mobiele oprijplaat is, zeker in een erfgoedomgeving, de minst ingrijpende oplossing. Dit vraagt inderdaad wel een extra inspanning. De mobiele oprijplaat permanent laten liggen is echter geen oplossing. Dit zou de toegang voor alle andere bezoekers verhinderen.

## **Vraag 2392: Raadslid Annick Lambrecht (29 augustus 2023)**

### **Zitbanken Gulden Kamer**

Recent werd ik aangesproken door enkele buurtbewoners met de vraag of er in de dreef langs het speelplein op Gulden Kamer een tweetal zitbanken kunnen worden geplaatst. Zie foto voor de gewenste locatie:



Graag had ik de volgende vraag gesteld:

1. Kan het stadsbestuur op deze vraag ingaan door het plaatsen van een tweetal zitbanken?
  - a. zo ja, wanneer wordt dit uitgevoerd?
  - b. zo niet, waarom niet?

## **Antwoord 2392:**

### **Zitbanken Gulden Kamer**

Er kunnen 2 banken geplaatst worden langs het fietspad tussen parking Blauwkasteelweg en Geraalaan. Eén ter hoogte van de Schuttersweide en één ter hoogte van de Padel, zoals aangeduid op onderstaande luchtfoto.

De verharding wordt aan één kant van deze banken breder gemaakt, zodat er nog ruimte is om een rolstoel te plaatsen naast de banken.



De snelheid van plaatsing is afhankelijk van de levertermijn van de banken.



## **Vraag 2393: Raadslid Janos Braem (13 september 2023)**

### **Berek De Lijn**

1. Participatie bij het ontstaan van het OV-plan
  - Waarom zijn de burgers niet breder bevestigd bij het tot stand komen van het OV-plan en enkele bepaalde doelgroepen?
  - Wat kwam er uit de doelgroepenvergadering van jongeren en ouderen die geweest is in het begin van de totstandkoming van het OV-plan?
  - Hoe komt het dat bepaalde updates zoals geüpdatete haltekaarten en netplannen zo laat beschikbaar waren voor de raadsleden?
  - Hoe komt het dat visievorming rond mobiliteit - zoals voetgangerszone in de binnenstad, geen taxi's op de markt - niet gecommuniceerd is aan de raadsleden?
2. Bepalen lijnen
  - Wat wordt er bedoeld met "intrinsiek potentieel" en "performantie" waarvan sprake in het berek over de lijn? Kan dit wat meer geduid worden? En hoe zijn die begrippen bepaald?
3. Invoering nieuw plan
  - Merkt De Lijn nu al dat bepaalde principes vlot door inwoners gevolgd worden, zoals het overstapmodel?
  - Merkt De Lijn effectief dat in gebieden met een groot potentieel nu effectief meer reizigers zijn?
  - Zijn er nog effecten die De Lijn nu al merkt door de invoering?
4. Hoppinpunten
  - Wat is de timing voor de installatie van de hoppinpunten. Kunnen we daar meer info over krijgen?

### **Antwoord 2393:**

#### **Berek De Lijn**

#### **Waarom zijn de burgers niet breder bevestigd bij het tot stand komen van het OV-plan en enkele bepaalde doelgroepen?**

Het participatielukkig werd uitgebreid toegelicht door de Vervoersregio op het Algemeen Berek van 12 september 2023. Zoals besproken, werd het proces voor de opmaak van de nieuwe OV-plannen grotendeels uitgezet door Vlaanderen en niet door Stad Brugge. Op de website van de Vervoerregio Brugge (MOW Vlaanderen) kunt u het volledige participatietraject nalezen. Hier is onder andere de online bevestiging van 5000 burgers in opgenomen. Het is belangrijk om te onthouden dat de plannen grotendeels opgemaakt werden tijdens de coronapandemie. Grootschalige participatiemomenten organiseren was op dat moment erg moeilijk. Van nog groter belang is dat de vervoersregio initieel slechts een half jaar kreeg van Vlaanderen om het OV-plan op te maken (de originele startdatum van invoering van het netwerk was 1/1/2021). Binnen die tijdsspanne was het sowieso onmogelijk om een brede participatie met burgers te organiseren. Eénmaal de startdatum werd doorgeschoven naar 1/1/2022 werd wel geopteerd om gericht doelgroepen en stakeholders te betrekken.

#### **Wat kwam er uit de doelgroepenvergadering van jongeren en ouderen die geweest is in het begin van de totstandkoming van het OV-plan.**

De verslagen van deze vergaderingen werden ondertussen bezorgd via de secretarie. Zie mailing 21 september 2023 naar alle gemeenteraadsleden.

## **Hoe komt het dat bepaalde updates zoals geüpdatete haltekaarten en netplannen zo laat beschikbaar waren voor de raadsleden?**

Indien deze vraag gaat over het besluitvormingsproces: doorheen het proces werden verschillende nota's goedgekeurd door het college. Deze bevatten telkens bijlages zoals ook (drafts van) haltekaarten. Enkele voorbeelden:

- 2020\_CBS\_01279 - B-punt - Mobiliteit - Nieuw Openbaar Vervoer-plan i.k.v. decreet Basisbereikbaarheid.
- 2020\_CBS\_04144 - B-punt - Mobiliteit - nieuw openbaar vervoerplan - principiëbeslissing inzake (prioritaire) haltes.
- 2023\_CBS\_00443 - A-punt - Mobiliteit - gefaseerde uitrol openbaar vervoerplan (basisbereikbaarheid) - fase 1 (01/07/2023).

De gemeenteraadsleden en zeker ALLE schepenen waren met andere woorden continu op de hoogte van de netplannen en konden de bijhorende kaarten steeds bekijken. Een volledig overzicht met de 17 collegebesluiten werd gepresenteerd op het Algemeen Berek.

Indien dit gaat over communicatiefolders voor het breder publiek: alle communicatiedragers werden opgemaakt op niveau Vlaanderen en werden pas laat ter beschikking gesteld. De info voor steden en gemeenten werd dan zo snel mogelijk (in de loop van mei 2023) bezorgd. De digitale info/details waren bijvoorbeeld pas beschikbaar op de website van De Lijn vanaf 15 juni 2023. De laatste versies van de plannen (de zogenaamde detailkaarten) werden enkel gemaakt op expliciet verzoek van Stad Brugge aan De Lijn. Door de grote drukte bij De Lijn, kon de detailkaart niet eerder geleverd en verspreid worden.

## **Hoe komt het dat visievorming rond mobiliteit - zoals voetgangerszone in de binnenstad, geen taxi's op de markt - niet gecommuniceerd is aan de raadsleden.**

De visievorming rond mobiliteit, inclusief openbaar vervoer, in de binnenstad werd reeds opgenomen in het mobiliteitsplan. Op vlak van openbaar vervoer werden volgende principes opgenomen:

- Minder bussen in het centrum;
- Véél minder bussen in de winkelstraten;
- Betere doorstroming;
- Aandacht voor noordelijke deelgemeentes;
- Aandacht voor avondbediening.

Ook het uitbreiden van de voetgangerszone werd in het plan opgenomen. Het Mobiliteitsplan werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 26 januari 2016. Op 28 januari 2019 keurde het college goed dat de bediening van de historische binnenstad door compacte en elektrische voertuigen dient te gebeuren, waarbij het voetgangersgebied preferentieel wordt vermeden. Dit om enerzijds de leefbaarheid voor de buurt en anderzijds de betrouwbaarheid van het Openbaar Vervoer te verhogen. De gevolgen voor de Markt (op- en afstappen aan Dijver op Stadsschouwburg) werd meegenomen in 2020\_CBS\_04144, waarbij de prioritaire inrichting van deze haltes goedgekeurd werd.

## **Wat wordt er bedoeld met "intrinsiek potentieel" en "performantie" waarvan sprake in het berek over de lijn. Kan dit wat meer geduid worden? En hoe zijn die begrippen bepaald?**

Het intrinsiek potentieel geeft de gewogen vervoervraag weer tussen twee kernen op basis van de trajectlengte (over een hele dag, voor alle modi). Om de performantie van het nieuwe openbaar vervoernetwerk in kaart te brengen, werd de dekkingsgraad van 3 parameters onderzocht: de totale bevolking, het aantal tewerkstellingsplaatsen en de schoolbevolking in de middelbare en hogere graad. Hiervoor werden de socio-demografische gegevens (SDG's) uit de Vlaamse strategische verkeersmodellen gebruikt waarbij elke zone overeenkomt met een statistische sector (in sommige gevallen bijkomend verfijnd, bijvoorbeeld de havenzones). Voor de dekking van het netwerk werd uitgegaan van een radius of reikwijdte van 750 m rondom elke (nieuwe) reisweg.

De performantie van het nieuwe netwerk werd dan bepaald door de ruimtelijke overlap van deze 750 m-bufferzones en de SDG-zones. Indien een SDG-zone slechts gedeeltelijk gedekt werd door de OV-buffer, werd de densiteit van de SDG-parameters als constante beschouwd (bv. bevolkingsdichtheid in 'aantal per hectare' is constant over de volledige SDG-zone).

## **Merkt De Lijn nu al dat bepaalde principes vlot door inwoners gevolgd worden, zoals het overstapmodel?**

Op basis van de cijfers van de eerste maanden na de uitrol van het nieuwe stadsnet zien wij dat er inderdaad een verschuiving is: de haltes langs de ov-corridders die een hogere frequentie kennen (bv. Astridlaan, Blankenbergsesteenweg) kennen een hoger gebruik dan voorheen. Reizigers kiezen er dus voor om zich te verplaatsen naar een halte langs deze corridders waar ze kunnen rekenen op een frequent en snel aanbod. Station en 't Zand zijn naast de drukste haltes in Brugge ook de meest aangewezen overstappunten, dat was ook al in het vorige netwerk duidelijk zichtbaar. Wij zien dat een deel van de reizigers die in de binnenstad opstapte, nu eerder richting 't Zand gaat om daar de bus te nemen, uiteraard blijft ook een zeker aandeel van de reizigers met een overstap reizen van/naar de binnenstad. Verdere analyse over dit punt wordt opgenomen in het kader van de eerste evaluatie als er ook meer data beschikbaar van de verplaatsingen op schooldagen en tijdens het academiejaar.

## **Merkt De Lijn effectief dat in gebieden met een groot potentieel nu effectief meer reizigers zijn?**

Aan de haltes waar de frequentie verhoogd werd, is er inderdaad een stijging van het gebruik. Dit is zowel het geval aan de kant van de "bewoning", bijvoorbeeld in Sint-Pieters, dan aan de kant van "attractiepolen", zoals aan AZ Sint-Jan. Uiteraard is dit een gestage groei, het heeft tijd nodig om te wennen aan het nieuwe net en om mensen te overtuigen om de auto te laten staan en te kiezen voor een performantere openbaar vervoersverbinding dan voorheen.

## **Zijn er nog effecten die De Lijn nu al merkt door de invoering?**

Het nieuwe OV-plan is nog maar drie maanden in voege. Sowieso is de zomerperiode geen goede referentieperiode. Het is dus nog te vroeg om hier uitspraken over te doen.

## **Wat is de timing voor de installatie van de hoppinpunten. Kunnen we daar meer info over krijgen?**

Momenteel wordt prioriteit gegeven aan enkele hoppinpunten langs gewestwegen (Sint-Michiels, Sint-Pieters, Dudzele,...). De realisatie van deze hoppinpunten langs gewestwegen valt onder de bevoegdheid van het Agentschap Wegen en Verkeer. De gedetailleerde ontwerpen van deze hoppinpunten zijn in opmaak. Een aantal hoppinpunten kunnen in principe gerealiseerd worden tegen eind dit jaar. AWV kan pas tot uitvoering overgaan als de betrokken partijen akkoord zijn met het detailontwerp en de nodige vergunningen zijn verleend. Sommige hoppinpunten kaderen in een groter infrastructuurproject zoals bijvoorbeeld 'Steenbruggebrug' en worden dan ook samen met de realisatie ervan uitgevoerd.

### **Vraag 2394: Raadsleden Geert Van Tieghem en Ilse Coopman (24 januari 2023)**

#### **Aanhoudend sluikstorten Altebijstraat**

In antwoord van 7 februari wordt in laatste zin vermeld dat er een herhaling van de camerabewaking gepland staat voor de periode van mei 2023.

#### **Antwoord 2394:**

#### **Aanhoudend sluikstorten Altebijstraat**

De sluikstortcamera werd zoals gevraagd opnieuw ingezet op de locatie in de Altebijstraat nabij de glascontainer. De camera werd ingezet tussen 16 mei en 9 augustus. In die periode werden er door de politie die de beelden uitleest slechts 3 vaststellingen van sluikstort gedaan met een intern verzoek tot visuele identificatie, dit op 8, 14 en 15 juni. Dit wijst er op dat enkel mensen in beeld kwamen en geen voertuigen. Aan geen enkele van deze vaststellingen kon een identiteit gekoppeld worden, waardoor de verslagen niet verder richting sanctionerend ambtenaar konden gestuurd worden. De uitvoerende ploeg netheid meldde dat tijdens de periode met camerabewaking er merkbaar minder werd gesluikstort, maar dat dit niet stopte. Sluikstorten werden telkens onderzocht, maar leverden geen identificatie van de sluikstorter op.

### **Vraag 2395: Raadslid Pol Van Den Driessche (16 augustus 2023)**

#### **Voetpad Avignonlaan**

Inwoners van de Avignonlaan vragen al geruime tijd dat er een volwaardig voetpad zou worden aangelegd in hun straat. Nu ligt er hier en daar wel een stukje voetpad, maar ook op vele plaatsen is er helemaal geen. Dat is vervelend, niet het minst voor minder mobiele personen en voor mensen met een kindwagentje.

Heeft u plannen om dit euvel te verhelpen?

Houdt men er ook rekening mee dat het onderhoud van grasstroken i.p.v. voetpaden aardig wat kost?

## **Antwoord 2395:**

### **Voetpad Avignonlaan**

In de Avignonlaan zijn overal voldoende mogelijkheden voor de voetgangers, ook mindermobiele personen en kinderwagens om zich veilig te verplaatsen.

Voetpaden, groenstroken en rijweg zijn nog in goede staat. Er zijn dan ook geen plannen om hier werken uit te voeren.