

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

27ste jaargang

nr. 44 – 21 november 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 2430: Raadslid Karin Robert (16 oktober 2023)

Heraanleg van de openbare weg tussen Annuntiatenstraat en Baliestraat

Vragen:

1. Wat zijn de plannen voor heraanleg openbare weg tussen Annuntiatenstraat en Baliestraat?
2. Het accent zou hierbij liggen op ontharding. Klopt dit?
3. Daar worden ook fietsenbergingen voorzien. Er zijn echter heel wat aanvragen hiervoor met zelfs een wachtlijst. Zouden extra fietsenbergingen daar kunnen worden voorzien gezien de grote vraag? Dit ligt volledig in de lijn van de doelstellingen van de stad om het fietsverkeer meer te stimuleren dan het autoverkeer. Zie ook vraag/foto bij 5.
4. Zie foto toegevoegd hieronder:



Hier kan bij ontharding en heraanleg iets mooi en groen worden gecreëerd. Kunnen eventueel enkele garageboxen worden opgeofferd ten voordele van groen, ontharding en fietsberging?

5. Zie foto toegevoegd hieronder:



Kunnen dergelijke fietsboxen eventueel worden bijgeplaatst bij heraanleg?

Antwoord 2430:

Heraanleg van de openbare weg tussen Annuntiatenstraat en Baliestraat

Deelvraag 3:

Het plaatsen van dergelijke fietsbergingen (zoals bij foto 5 weergegeven) is niet meer aan de orde. Dit type fietsenstallingen wordt niet meer geplaatst. Uit ervaring met de eerste generatie van dit type fietsenstalling werd na verloop van tijd vastgesteld dat de gebruikers dit niet meer als fietsenberging gebruikten, maar als persoonlijke berging waarbij vuilniszakken en ander spullen gestockeerd werden. Dit is geen gewenste situatie. Op dit plein is ook een eerste generatie fietstrommels aanwezig (de zogenaamde "bolletjes"). Met de komst van Stoer Huus werd met verschillende diensten in overleg gegaan want er heerste toen ook een nieuwe parkeerproblematiek op dit plein. De vraag werd toen gesteld om het groen op te offeren voor de parkeerplaatsen. Dit was geen gewenste situatie. Indien er nieuwe fietstrommels zouden komen, zou dit ten koste gaan van het weinige groen dat er nog is op dit plein. Dit is eveneens geen gewenste situatie. Het eventueel opkopen van een garagebox en hier een fietsenstalling van maken, is een keuze die het college toekomst. Heden zijn hier geen financiële middelen voor voorzien en staat dit ook niet op de planning. Het hebben van een fietsberging staat ook los van het stimuleren van het fietsen op zich.

Deelvraag 5:

Zoals reeds meegedeeld in vraag 3 worden dergelijke fietsenstallingen niet meer geplaatst. In nieuwe verkavelingen wordt de aannemer steeds opgelegd voldoende (en bruikbare) fietsparkeerruimtes te voorzien. Deze fietsruimtes zijn openbaar en kunnen niet afgesloten worden zodat elke bewoner hier gebruik kan van maken.

Het antwoord op de overige deelvragen zal u later bezorgd worden.

Vraag 2431: Raadslid Geert Van Tieghem (16 oktober 2023)

Locatie bushalte Dries Assebroek

We vernemen dat binnenkort de bushalte in de Dries in Assebroek vernieuwd wordt. In het kader van het nieuwe busplan is kennelijk beslist dat de halte aan Daverlo thans het eindstation van lijn 6 is. Deze 'eindh halte' zou ingepland worden op amper enkele meters afstand van een aantal huizen/tuinen van het Bergjesbos. (enkel smal fietspad/voetpad ertussen) Concreet betekent dit dat sedert 1 juli jl. de inwoners van 's ochtends 5u30 tot 's avonds na 20 uur vrijwel permanent met één, soms twee bussen, vaak met draaiende motor, geconfronteerd worden. Dit veroorzaakt logischerwijs grote overlast voor de omwonenden : constante geluidshinder (ook bij de hybride of elektrische bussen) en inkijk in de woning. Hieromtrent hebben wij volgende vragen :

- Op welke wijze werden de inwoners van Bergjesbos pro-actief betrokken bij dit verhaal ? Hoe werden zij op de hoogte gebracht van deze toch wel ingrijpende veranderingen ?
- Waarom kiezen de stad en De Lijn om deze eindhalte in te plannen in de directe omgeving van bewoonde huizen, aan de zijde van de bewoonde kom ? Waarom wordt niet geopteerd om – logischerwijs -- de eindhalte in te planten aan de overzijde van de straat, op de **zeer ruime parking van Daverlo** ? In die context verwijzen we graag naar de (kleine) parking achter de kerk van Sint-Kruis (Boogschutterslaan), waar de bussen hun rusthalte hebben. Of op een andere, passende locatie ? (Az-Sint-Lucas, Berkenhof (dan blijven deze mensen ook niet in de kou staan) , ...) Dit zou ook de verkeersveiligheid ten goede komen (het dwarsen van de bijwijken drukke Dries) en de heuse overlast voor de bewoners van Bergjesbos wordt aldus vermeden. Wil het stadsbestuur zich hieromtrent ernstig beraden, de situatie ter plaatse herbekijken en in dialoog gaan om een structurele oplossing uit te werken in het belang van de omwonenden ?

Antwoord 2431:

Locatie bushalte Dries Assebroek

1. Deze terminus kadert in het nieuw Openbaar Vervoersplan dat vorm gegeven werd door de Vervoerregio Brugge. Aanleiding hiervoor was het decreet Basisbereikbaarheid. De eerste fase van dit plan is in voege gegaan op 01/07/2023. Het participatietraject van dit nieuwe OV-plan kan je terugvinden op de website van de Vervoerregio:

<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-brugge#participatietraject>

Het ontwerp van de halte is een resultaat van een intensieve samenwerking met dienst Cluster Openbaar Domein, De Lijn, de toegankelijkheidsambtenaar en dienst mobiliteit onder goedkeuring van de lokale politie. Deze beperkte infrastructurele ingrepen bevinden zich volledig op openbaar domein en gaan niet gepaard met een participatietraject.

Vóór de start van de werken worden de bewoners op de hoogte gebracht met een bewonersbrief.

2. Vóór de invoering van het nieuw OV-plan was dit een gewone halte. Bij de uittekening van het nieuwe OV-plan bleek dat er op deze locatie nood was aan een terminus. Dat wil zeggen dat op deze plaats een voertuig iets langer halteert (rij/rusttijden, buffer lijnvoering, zodat vertragingen niet eindeloos zouden oplopen, ...). Voertuigen dienen hierbij telkens hun motor uit te schakelen. De dienst mobiliteit heeft dit dan ook doorgegeven aan De Lijn om hun chauffeurs hier extra op te attenderen. Het kan wel voorkomen dat er nog een installatie van de bus even door 'draait', zonder dat hierbij de motor aan staat. Iets wat ook bij moderne wagens vaak het geval is.

De zijde van de rijbaan is een bewust doordachte keuze geweest. De alternatieven werden wel degelijk grondig onderzocht, doch weggeschreven:

a. Halte aan de overzijde rijbaan (zijde Daverlopark):

Gezien de aanwezigheid van bomen in de berm, een fietspad en de afwezigheid van een parkeerstrook aan deze zijde, is er onvoldoende ruimte voor een haltehaven. Voor een haltehaven/terminus is immers min. 2,80m nodig voor het halteren van de bus en 2,50m verhard perron (mag een fietspad bevatten indien deze in hetzelfde vlak liggen). Deze ruimte is er niet. Hiervoor is wel een mogelijke, maar drastische oplossing. Binnen een zone 30 zijn fietspaden doorgaans niet wenselijk. Op deze locatie dient dit echter eerst grondig onderzocht, gezien dit een aanrijroute is van urgentievoertuigen voor AZ Sint-Lucas. De fietspaden zouden dus eventueel gesupprimeerd kunnen worden, waarbij de fietsers op de rijbaan rijden. Om dit veilig te faciliteren zou minstens de rijbaan tussen de Daverlostraat en Bergjesbos (maar liefst tot de Weidestraat) volledig heringericht moeten worden. Een budget die momenteel niet voorhanden is.

b. Halte op het parkeerterrein van Daverlo:

Los van het feit dat het niet wenselijk is dat het openbaar vervoer mee moet gaan in het zoekend parkeerverkeer en hierbij dus de nodige hinder van zou ondervinden, zouden ook hier de nodige structurele maatregelen moeten gebeuren. Om de bus een plaats te geven waar hij verder niet in de weg zou staan voor de circulatie op de parking, zouden meerdere bochtstralen moeten herbekeken worden. Geen evidentie gezien de parking rondom infiltratiekanalen is aangelegd. Deze hebben onvoldoende dragende kracht om een bus over te laten rijden. Ook dit kostenplaatje zou dus nodeloos hoog oplopen.

Als laatste is hier ook de verkeersveiligheid aan te kaarten. Het is ons inziens niet wenselijk de bus te laten rijden waar talloze (jonge) sporters/recreanten/bezoekers zich een weg banen van de parking richting het gebouw. Dit zou onnodige conflicten geven op deze site.

Ondertussen heeft het College van Burgemeester en Schepenen beslist om de realisatie van de haltehaven ter hoogte van Daverlopark – Dries uit te stellen. Hiervoor heeft de dienst communicatie een bewonersbrief opgesteld en bedeed.

Er is opdracht gegeven aan de stadsdiensten om na de evaluatie van het nieuwe Openbaar Vervoerplan een aangepast ontwerp op te maken en opnieuw ter goedkeuring voor te leggen aan het College van Burgemeester en Schepenen.

Vraag 2432: Raadslid Pascal Ennaert (18 oktober 2023)

Publieke toiletten in het Koning Albert I-park en paviljoen 't Zand

De publieke toiletten aanleunend bij de ondergrondse parkings op het Zand en in het Koning Albert I -Park worden zeer intens gebruikt. Logisch, mensen gebruiken die bij het aankomen in de stad, alvorens ze de stad induiken, of bij het vertrekken uit de stad, vooraleer ze de autorit naar huis aanvatten.

Deze openbare toiletten geven dan ook een belangrijke eerste of laatste indruk van onze stad ... En deze is, afgaand op deze openbare toiletten, niet schoon.

Zelf gebruikte ik recent op zaterdagmiddag het openbaar toilet in het nieuwe parkpaviljoen bij de betaalautomaten in het Koning Albert I – Park. Niet alleen stond het paviljoen vol met mensen die hun parkeerticket willen betalen. De urinegeur uit de toiletten was te ruiken tot aan de betaalautomaten. De toiletten waren ronduit smerig en gaven niet de indruk recent nog gekuist te zijn.

Hetzelfde hoor ik van de toiletten in het paviljoen op het Zand zelf. Heel regelmatig komen daar klachten over binnen in In&Uit in het Brugse Concertgebouw.

Vandaar volgende vragen:

- Wie is er belast met de uitbating en het onderhoud van deze beide toiletten?
- Kunnen de uitbaters niet verplicht worden om minstens twee keer per dag deze toiletten grondig te reinigen?

Antwoord 2432:

Publieke toiletten in het Koning Albert I-park en paviljoen 't Zand

Het beheer van het sanitair in het Koning Albert I-park en in het paviljoentje op 't Zand zit volledig bij Interparking. Onderhoud en schoonmaak wordt dus ook door hen voorzien. Wij zullen uw opmerkingen ook aan hen overmaken.

Vraag 2433: Raadslid Ilse Coopman (19 oktober 2023)

Klachten Stationsomgeving

Naar aanleiding van de klachtenbrief van de raad van Mede-Eigenaars van de appartementen en woningen in de stationsbuurt stel ik graag een aantal vragen.

Met dit schrijven wilde de Raad van Mede-Eigenaars (RVM) Groen Brugge de schepenen en gemeenteraadsleden op de hoogte brengen van de aanslepende problemen door geluidshinder en overlast met fitnessketen Basic Fit (24/7) aan het station van Brugge. Deze klachten werden al meermaals aangekaart, ook met interventies van de politie, maar blijven aanhouden.

Vandaar volgende vragen:

- Zijn de stad en de politie op de hoogte van deze klachten?
- Welke acties werden al ondernomen om dit op te lossen?
- Wat is de reactie van de stad op deze brief en welke toekomstige acties zullen ondernomen worden?
- Welke rol neemt de stad op in de bemiddeling tussen Basic Fit en de omwonenden?
- Hoe komt het dat een klacht rond geluidshinder niet opgevolgd werd sinds 2012, hoewel de hinder er nog steeds is en er zelfs opnieuw een fitnesszaak (met dezelfde problematiek) vergund werd voor dat pand?

- Welke acties onderneemt de stad en politie aangaande globale overlast in de stationsbuurt? Er zijn meerdere en stijgende klachten betreffende netheid en overlast van onder meer daklozen in deze buurt. Welke actie onderneemt de stad hiervoor?

Antwoord 2433:

Klachten Stationsomgeving

Voor de vragen omtrent het gekend zijn van klachten alsook historiek kan volgend overzicht aangereikt worden wat betreft de bevoegdheden gekoppeld aan dit van de beleidsdomeinen milieu en ruimtelijke ordening:

- A. Op 10/11/2011 werd een bouwvergunning verleend door het college van burgemeester en schepenen voor het inrichten van een fitness en het plaatsen van reclame aan de gevel. Deze vergunning werd verleend aan Bennies Fit 4 life bvba. In het besluit van de vergunning werden destijds de algemene basisvoorwaarden meegegeven met specifiek voor geluid volgende paragraaf:

De nodige maatregelen moeten genomen worden opdat lawaai en trillingen zich niet buiten de inrichting kunnen voortplanten de buurt hinderen.

- B. In 2012 werden geluidsmetingen uitgevoerd door de betrokken stadsdienst bij deze uitbater (Bennies fit 4 life). Er werd toen vastgesteld dat de opgemeten geluidsniveaus door de fitnessactiviteiten zeker aanleiding tot hinder binnen in de woningen kunnen geven en er werd aangemaand om aanpassingen door te voeren. Deze metingen en de uitkomst ervan werden actief opgevolgd als volgt:
1. In de zomer van 2012 werd door de toenmalige dienst leefmilieu een brief verstuurd naar de uitbater waarbij werd gevraagd om efficiënte maatregelen en/of aanpassingen uit te voeren zodat aan deze vorm van burenhinder een einde kan worden gesteld en ook de dienst leefmilieu hiervan op de hoogte te brengen. In september van dat jaar werd een herinnering verstuurd aangezien geen reactie werd ontvangen.
 2. Eind september dat jaar werd een brief verstuurd naar de klager destijds om hem op de hoogte te brengen dat de zaakvoerder een akoestisch ingenieur had aangesteld om de nodige metingen te doen. Aanpassingswerken waren gepland. De dienst leefmilieu zou op de hoogte worden gesteld wanneer de werken voltooid zijn.
 3. In maart 2013 werd een herinnering verstuurd naar de uitbater aangezien geen verder nieuws werd ontvangen.
 4. Op 18 november 2013 is Bennies Fit 4 Life failliet verklaard en werd dit dossier inzake geluidsproblemen afgesloten.
- C. Volgens het KBO is Basic-Fit Brugge Station gestart op 2 januari 2014. Sinds 2014 tot september 2023 werden er geen klachten van geluidsoverlast ingediend. De stedenbouwkundige vergunning bleef behouden gezien dit hangt aan het pand en niet aan de eigenaar. De enige ons bekende klacht in die periode betreft een aspect van openingsuren. In 2022 kreeg het team Milieuhandhaving immers een klacht hieromtrent binnen van de Basic Fit. Via de dienst Werk & Ondernemen werd vernomen dat er geen wetgeving is die hen verbiedt om 24/24 open te zijn, gezien de erkenning als toeristisch centrum (vrijstelling wettelijk verplichte rustdag en sluitingsuren) en aangezien ze niet vallen onder het stedelijk reglement dat de sluitingsuren van enkel de kleinhandel vastlegt (<https://www.brugge.be/sluitingsuren-kleinhandelszaken-reglement-dd-28-juni-2016>). Deze informatie werd in april 2022 overgemaakt aan de behandelende politie-inspecteur, alsook dat de burens zich best richten tot de Vrederechter hiervoor om tot een oplossing te komen.

- D. In september 2023 contacteerde Gerdy Vercaigne, lid van de Raad van Mede-Eigenaars van Groen Brugge, het team Milieuhandhaving van de stad om te melden dat er nog steeds geluidsproblemen zijn. Ditmaal niet (louter) op basis van de openingsuren, maar wel door de activiteit zelf; namelijk trillingen etc. door vallende gewichten. Er werd toen het volgende geantwoord:

Door het team Inspectie & Handhaving van de Cluster Omgeving kan niet opgetreden worden voor klachten van geluidshinder veroorzaakt door vallende gewichten. Gewichtheffen is geen ingedeelde activiteit waardoor er geen geluidsnormen van toepassing zijn. Geluidsoverlast van vallende gewichten moet opgenomen worden via de vrederechter. Er kan echter steeds contact opgenomen worden met de Lokale Politie Brugge indien het gaat om verstoring van de openbare orde/rust.

Het team Inspectie & Handhaving voert enkel geluidsmetingen uit als onderdeel van handhavingstrajecten waarvoor de stad bevoegd is (volgens Vlarem II ingedeelde inrichtingen & activiteiten en zaken die vallen onder de politieverordening betreffende de bestrijding van geluidshinder en muziekactiviteiten niet ingedeeld volgens Vlarem).

Hierbij is het van belang om kort het verschil te duiden tussen de situatie van 2012 en nu gezien destijds metingen en gevolgtrekking wel mogelijk waren. Op 17 december 2013 werd immers de politieverordening betreffende de bestrijding van geluidshinder en de muziekactiviteiten gewijzigd en vastgesteld door de Gemeenteraad (verordening die het achterliggende kader is inzake geluidsproblematieken in deze). Artikel 13 van hoofdstuk 3 (buurtlawaai) van deze versie stelt het volgende:

Installaties van airco's, koelgroepen, rook- en dampafzuigingen en generatoren dienen – onverminderd de toepassing van het Milieuvergunningsdecreet en zijn uitvoeringsbesluiten – zo te worden gemonteerd dat zij geen overmatige geluidshinder met zich meebrengen. In geval van klachten van lawaaioverlast van deze toestellen, gebeurt een toetsing van het specifieke hindergeluid aan de milieukwaliteitsnormen en richtwaarden als vermeld in bijlage 2.2.1 en 2.2.2. bij Vlarem II.

Sindsdien wordt er voor niet-ingedeelde inrichtingen enkel nog geluidsmetingen uitgevoerd voor de installaties die in dit artikel zijn opgenomen.

- E. Op 16 en 17 oktober 2023 werd via e-mail terug contact opgenomen vanuit de Raad van Mede-Eigenaars (RVM) Groen Brugge, alsook vanuit de syndicus (Dewaele Brugge) met de stad. Verschillende klachten werden benoemd, met als hoofdklachten:

1. Geluid door neervallende, losse gewichten
2. Geluidsoverlast tijdens de nachturen

En werd gevraagd aan het stadsbestuur om druk uit te oefenen op Basic Fit om een jarenlange problematiek op te lossen door:

- A. Het aanpassen naar reguliere openingsuren
- B. Installatie van geluiddempende matten in een afgebakende zone voor gewichten met extra dropblock matten
- C. Bekijken van de problematiek van hangjongeren en daklozen met preventieve politiepatrouilles

Zoals reeds aangegeven kan niet op alles gehandhaafd worden vanuit Cluster Omgeving. Niettemin werd er vanuit Milieuhandhaving alsook Handhaving ruimte geschakeld. Zo werd er richting bemiddelaarsrol geschakeld (waartoe de diensten eigenlijk niet opgeleid zijn) en werd er contact opgenomen, ter plaatse gegaan alsook een aangetekend schrijven naar het hoofdkantoor overgemaakt teneinde te komen tot een oplossing inzake de storende trillingen en geluiden.

De stadsdiensten kregen op 26 oktober 2023 hierop telefonische reactie met het nieuws dat er in november een rebranding/renovatie van de fitness zou aankomen. Hierbij zouden CDM-vloeren van een dikte van 20 cm geplaatst worden. Er werd gevraagd om hiervan een schriftelijk bericht te bezorgen alsook bevestiging dat deze werken effectief ingepland staan en uitgevoerd zullen worden. Dit wordt uiteraard verder opgevolgd of deze ingrepen voor dit onderdeel van de klachten alvast een oplossing is.

De preventiedienst is betrokken bij een aantal werkgroepen rond diverse problematieken aan het station zoals de slordig geparkeerde fietsen (voor- en achterkant), zwerfvuil, en toegankelijk sanitair. De gemeenschapswachten nemen het station mee in hun toezicht rondes; dit in kader van veiligheid en leefbaarheid. Ze sensibiliseren onder meer rond zwerfvuil en volgen fout geparkeerde fietsen mee op. Specifiek met focus op de Basic-Fit worden er geen speciale acties ondernomen.

Hieronder vindt u aanvullend antwoord van de lokale politie Brugge.

De stad en de politie Brugge zijn op de hoogte van deze situatie en volgende dit nauwgezet op. Er waren reeds diverse tussenkomsten van de politieploegen n.a.v. meldingen lawaaihinder op deze locatie. Naar aanleiding van deze interventies heeft de wijkinspecteur de verantwoordelijke van Basic Fit reeds 2x gecontacteerd. Een deel van de geluidsoverlast voor de omwonenden komt voor uit het laten vallen van de gewichten door de bezoekers. Uit het laatste gesprek kan de politie opmaken dat Basic Fit bezig is met de uitvoering van werken om dit soort klachten tegen te gaan.

Anderzijds moet de politie aangeven dat naast het voeren van gesprekken ze zelf niets kunnen afdwingen. Naar het gevoel van de politie zou een sluitingsuur soelaas kunnen brengen. Op andere vestigingen van deze fitnessketen is dit wel van toepassing. Basic Fit wil dit echter niet toepassen op deze locatie. Nochtans kan de situatie op deze locatie moeilijk vergeleken worden met andere uitbatingen van Basic Fit waar geen sluitingsuur is. Vaak is dat in alleenstaande panden of ruimtes die niet palen aan bewoonde panden (handelszaken etc.).

Daarnaast had de wijkinspecteur geregeld contacten met verschillende buurtbewoners en de syndicus (De Waele) en werd er doorverwezen naar het Vrederecht.

De situatie in de stationsomgeving wordt grondig opgevolgd door de politie:

- Er zijn geregeld APAS controles (aanklampende politie actie stationsbuurt), waarbij de betrokken doelgroep actief benaderd wordt en er desgevallend repressief opgetreden wordt.
- Er is een samenwerking met het SAS – opvang en activiteiten voor daklozen, waar mensen met verminderde welzijnschansen elkaar op een laagdrempelige manier kunnen ontmoeten.
- Er is een samenwerking VZW Wieder – dit is een erkende organisatie in de Brugse binnenstad waar minder begoeden het woord nemen.
- Er is een samenwerking met het Huis van de Bruggeling m.b.t. de aanpak van overlast in de publieke delen.

- Er werden verschillende GGOD (Goed Gebruik Openbaar Domein) verslagen opgesteld m.b.t. de stationsomgeving, waarbij aangestuurd wordt op een verregaande samenwerking met diverse stadsdiensten en politie omtrent aanpak omgeving, toezicht, ruimen afval en sluikestort, ...
- Er werd een bestuurlijk verslag opgesteld voor één van de veroorzakers (helaas zonder vast adres).
- Er is overleg met SPC (spoorwegpolitie) m.b.t. een gezamenlijke aanpak van de overlast. De geringe capaciteit van de Spoorwegpolitie is wel een moeilijke factor.
- Op schooldagen is er dagelijks toezicht tijdens de ochtendspits door regio centrum, specifiek inzake jongerenproblematieken. Er waren reeds enkele punctuele samenwerkingen met de jeugddienst Stad Brugge.

Vraag 2434: Raadslid Karel Scherpereel (20 oktober 2023)

Gevaarlijke toestand Gentpoort

De toestand aan de Gentpoort als je de stad binnenrijdt is ronduit gevaarlijk. Fietsers die van Assebroek komen en door de poort rijden, zwermen dan uit in alle richtingen. Vooral voor het schooluur zijn er nu heel wat jongeren die schuin vanaf de Gentpoort de Oude Gentweg inrijden naar hun school.

Is het mogelijk om even die toestand te herbekijken en eventueel verhogingen in het wegdek te voorzien zodat het 'afsnijden' van de weg onmogelijk wordt gemaakt? Ik zie vroeg of laat daar zeker eens iets gebeuren.

Antwoord 2434:

Gevaarlijke toestand Gentpoort

Het kruispunt Gentpoort (binnenstad-zijde) werd een eerste maal bestudeerd bij de opmaak van een Visienota voor de "FR30 – de Brugse Stadsfietsroute" die eind 2020 goedgekeurd werd in het college en de projectstuurgroep waarna wij deze aan het berek – de gemeenteraad presenteerden.

In de Visienota werd volgende analyse neergepend:

[...] De historische stadspoorten van Brugge zijn cruciale punten in het mobiliteitsnetwerk van de stad. Vandaag echter vaak een mierennest van auto's, fietsers en voetgangers. Deze situatie maakt dat de poorten vandaag hét knelpunt voor fietsers vormen. Gezien de cruciale rol binnen het grotere netwerk, zou het negeren van deze kwestie de aantrekkingskracht en het gebruik van fietsen in de hele stad beperken. Het verminderen van het autoverkeer en het verduidelijken en verbeteren van de ruimte voor fietsers en voetgangers is niet alleen noodzakelijk, maar dient ook als een kans om deze historische plekken om te vormen tot een nog aantrekkelijker openbare ruimte.

[...] Om een balans te vinden tussen een drukke toegang tot de stad en een aantrekkelijke bestemming voor toeristen en bewoners, is een herinrichting van Gentpoort nodig. Aan de centrumzijde van de poort zou een reorganisatie van het kruispunt een kans bieden om een meer stedelijk plein te creëren. De Gentpoortvest zou een fietsstraat kunnen worden waardoor het smalle fietspad gesupprimeerd kan worden en de Vesten versterkt kunnen worden.

Dit werd ook gekoppeld aan volgende acties gevat in de goedgekeurde Roadmap:

- *Ladderstructuur met binnenvesten (fietsstraten /BFF) en buitenvest (dubbelzijdig fietspad/ Stadsfietsroute).*
- *Ontlasting Gentpoort en Katelijnepoort voor selectieve toegang fietsers en voetgangers.*
- *Gentpoortvest en Boninvest als fietsstraat (supprimeren fietspad voor verbreden vesten).*
- *Reorganisatie kruispunt Gentpoortstraat Oude Gentweg (knoop in ladderstructuur)*

In navolging kan vooreerst gewezen worden op de realisatie van een nieuw verbreed fietspad langs de R30 (welke op termijn omgevormd zou kunnen worden tot een dubbelrichtingsfietspad). Zo wordt kortom al ten dele de druk op het kruispunt vermindert.

Vervolgens kan in navolging gewezen worden op de studie "FR30 – vestenstraat wordt fietsstraat" waarvoor de gemeenteraad op 31 januari 2022 groen licht gaf (2022_GR_00022). Hierin worden de visie-elementen nader geconcretiseerd.

De studie zal in de loop van november naar het college gebracht worden, waarna ook eind november een bespreking op de projectstuurgroep zal gebeuren. Wij zullen dan, ook over de visievorming op de Guido Gezellelaan en de Hendrik Consciencelaan (cf. interpellatie vorige gemeenteraad), hierover ook terugkoppeling voorzien op berek waarbij wij omstandig kunnen inzoomen op de visie op het kruispunt.

Sowieso kunnen wij thans reeds medelen dat in de ongevalanalyse er in de periode 2020 – 2022 geen ongevallen met politonele tussenkomst van het type dat u aanklaart werden genoteerd. Dit verrast de dienst mobiliteit niet, want voor de studie werd dit kruispunt ook meermaals geobserveerd. Hierbij viel inderdaad op hoe druk en zelfs soms hoe hectisch het verkeersverloop is, echter dit is vooral een subjectieve beleving – impressie daar in de feiten en de observaties geen (bijna)ongevallen gebeurden. Dit is te verklaren door diverse factoren waarvoor wij graag putten uit de theorie van de (sociale) verkeerskunde:

- Primo is te wijzen op de lage snelheden, vooral van auto's, in nadering van de R30 waardoor eventuele conflicten (als ze al zouden gebeuren, *quod non*) met stilstaande voertuigen gebeuren (en aldus met weinig kans op letselschade) als waardoor de conflictpresentatie ook zeer goed want zeer voorspelbaar is.
- Secundo is te wijzen naar de theorie van de risicohomeostase / de theorie van de constante risico's die stelt dat als mensen zich veiliger gaan voelen ze zich onveiliger gedragen totdat hun oude niveau van ervaren risico weer wordt bereikt, en vice versa is dit uiteraard ook zo dat bij een perceptie van risico (vb. een hectisch kruispunt) een bestuurder zijn gedrag ook aanpast:
 - In deze wordt soms al eens de beeldspraak van circusartiesten aangehaald die met of zonder vangnet kunstjes uitvoeren, welnu mét vangnet zijn dit in de regel de meest gevaarlijke (en zonder vangnet is men veel voorzichtiger).
 - Dat dit geen "theorie" is maar praktijk zagen wij o.m. bij de fietsoversteek Stationslaan waar wij met een slimme camera zagen o.m. dat er tijdens de spits (ook omwille van de drukte) er een snelheidsterugval is van ruim 6 km/u bij fietsers.

Tertio is te wijzen naar de theorie van het ballet van de straat (Jane Jacobs), die stelt dat aan lagere snelheden de menselijke maat terug van tel is (waar aan hogere snelheden de maat gesteld wordt door de Wegcode die anticipatief werkt), logisch ook want dan kunnen fietsers en fietsers maar ook fietsers en autobestuurders oogcontact maken, zien en beleven ze elkaars intentie, en verloopt het verkeersverloop misschien wel hectisch maar wel veilig.

In deze ziet de dienst mobiliteit dan ook geen nood om aanpassingen te verrichten. Zeker niet door verhoogde zones in te richten, temeer dit:

- Zeer waarschijnlijk infrastructureel zelfs niet mogelijk is daar het kruispuntvlak thans 10 autobewegingen én 17 fietsbewegingen dient te faciliteren ... of hoe de actuele betonnen vlakke noodzakelijk is om dit verloop en alle draaibewegingen (inclusief o.m. zogenaamde sleep- en veegbewegingen van autocars) dient te faciliteren.
- Ook geenszins vergevingsgezind is, zoals paaltjes kennen dergelijke boorden een verhoogd risico op enkelvoudige ongevallen ... of hoe dit een voorbeeld is van een oplossing die an sich een nieuw probleem in zich draagt.

Concluderend. De dienst mobiliteit voorziet op heden geen aanpassingen en richt zich verder op de landing van de FR30-studie.

Vraag 2435: Raadslid Andries Neiryck (12 september 2023)

Handhaving voetgangerszone Kraanplein

De handhaving van de voetgangerszone in het Kraanplein blijft een zorgenkind. De afgelopen dagen zagen nogal wat burgers dat er één en ander misloopt en dit zorgt voor levensgevaarlijke situaties. Auto's rijden er tegenrichting, auto's rijden aan hoge snelheid door de voetgangerszone, een autobus rijdt door de voetgangerszone,...

Ik vraag met aandrang bij deze voor een kordate aanpak.

Misschien moet er een fysieke afsluiting, een verzinkbaar paaltje of een ANPR camera overwogen worden?

Antwoord 2435:

Handhaving voetgangerszone Kraanplein

Op verkeerstechnisch vlak is alle wettelijke signalisatie perfect in orde. Er werd zelfs een herhalingsbord F103a (voetgangerszone) bij het binnenrijden aan de linkerzijde bijgeplaatst teneinde de weggebruikers nogmaals te wijzen op de geldende verkeerssituatie. Daarnaast werden er door de Cluster Openbaar Domein twee bloembakken geplaatst die het poorteffect bij het binnenrijden van de voetgangerszone nog extra moeten accentueren. Tijdens het MOVE-overleg (overleg tussen mobiliteit, verkeer en cluster openbaar domein) d.d. 08/11/23 werd beslist om de doorgang tussen deze bloembakken nog verder te vernauwen.

De politie is geen voorstander van het plaatsen van een verzinkbaar paaltje of anpr-camera. Het plaatsen van een verzinkbaar paaltje draagt vanuit veiligheidstandpunt geen voorkeur (doorgang veiligheidsdiensten) en het nut van een anpr-camera is gezien de lage intensiteiten geen verantwoorde ingreep en zou een precedent kunnen vormen voor de andere voetgangerszones zoals de Burg, Breidelstraat, Vismarkt, Jacob Van Ooststraat, Jozef Suveestraat, Pandreitje, Sint-Amandstraat, ...

Het toezicht op de naleving van de bepalingen in de voetgangerszones is tevens opgenomen in de dagelijks uit te voeren opdrachten van de politie.

Vraag 2436: Raadslid Stefaan Sintobin (24 oktober 2023)

Statuut van raadslid en lid van bestuur Brugge Plus

Brugge plus organiseert o.a. de Triënnale en Wintergoed. Mij lijkt het logisch dat leden van de RvB mee inspraak hebben in het organiseren van evenementen zoals hier genoemd. Op de

gemeenteraad van 23/6 wilde het College niet antwoorden op mijn vraag wat het statuut was van leden (gemeenteraadsleden) van de RvB. Daarom deze schriftelijke vraag.

1. Wat is het statuut van gemeenteraadsleden die lid zijn van de RvB van Brugge Plus. Graag juiste omschrijving.
2. Hoe wordt de inspraak gegarandeerd?
3. Op welke manier worden leden van RvB betrokken bij organisatie van bepaalde evenementen?
4. Hoe worden de beslissingen omtrent bepaalde zaken getroffen bij Brugge Plus?
5. Graag de samenstelling van de RvB?
6. Is de RvB het hoogste orgaan van Brugge Plus?

Antwoord 2436:

Statuut van raadslid en lid van bestuur Brugge Plus

Voor de gedetailleerde werkwijze wordt verwezen naar de bijlagen bij dit antwoord:

- Statuten vzw Brugge Plus zoals beslist door Algemene Vergadering van 26 februari 2019.
- Beheersovereenkomst en Huishoudelijk reglement zoals beslist door Gemeenteraad op 26 juni 2023.
- Samenstelling raad van bestuur zoals gepubliceerd op 21 juni 2022.

1 Statuut Gemeenteraadsleden

Art 6. van de statuten bepaalt dat 10 leden in de Algemene Vergadering worden voorgedragen als vertegenwoordigers van de lokale gemeenschap. Vervolgens aanvaardt de Algemene Vergadering deze 10 leden als bestuurder, op voordracht van de Gemeenteraad. Concreet betekent dit dat de voorgedragen leden niet per definitie lid van de Gemeenteraad dienen te zijn, al is dit in Brugge wel steeds zo geweest.

2 & 3 Inspraak

De taakverdeling tussen de verschillende bestuursorganen en de directie van de vzw is in detail beschreven in het huishoudelijk reglement.

Het stadsbestuur bepaalt de opdrachten die aan Brugge Plus vzw worden toevertrouwd en bepaalt het budget. Binnen dit kader voert de vzw deze opdrachten uit. De bestuurders bewaken dit kader door toezicht te houden op budget, personeelskader, ... Overheidsopdrachten boven 85.000 € zijn de bevoegdheid van de raad van bestuur.

4 Beslissingen

Het beslissingsproces verloopt volgens de delegaties die zijn opgenomen in het huishoudelijk reglement.

5 Samenstelling

In bijlage de publicatie van de samenstelling van de raad van bestuur. Na de Algemene Vergadering van 13 december 2023 wordt de nieuwe samenstelling gepubliceerd.

6 Statuut Raad van Bestuur

De Algemene Vergadering is in een vzw-structuur steeds het hoogste orgaan. Bij Brugge Plus vzw is het onderscheid beperkt, aangezien er in de algemene vergadering slechts 2 extra leden zetelen.

Bijlagen:

Klik door op pdf-document hieronder of zie aparte bijlage bij bulletin van vragen en antwoorden 44.



bva 44 - Bijlage -



bva 44 - Bijlage -



bva 44 - Bijlage -

Beheersovereenkomststatuten Brugge Plus, samenstelling raad va

Vraag 2437: Raadslid Annick Lambrecht (28 september 2023)

Netheid van de bloemperken in de stad

Recent kreeg ik wat berichten over de staat van de bloemenperkjes in de stad, o.a. in de Vlamingstraat en andere centrumstraten.

Die zouden soms een verzamelplaats zijn van afval, peuken en hondenpoep.

Vandaar de volgende vragen:

1. Zijn er klachten hieromtrent gekend bij de diensten? Zo ja, hoeveel de laatste 3 jaar?
2. Wat zal de stad ondernemen om klachten hierover te vermijden?

Antwoord 2437:

Netheid van de bloemperken in de stad

1. De bloemperken worden inderdaad regelmatig onrechtmatig gebruikt. Tijdens de ophaalrondes van zwerfvuil wordt het afval verwijderd. Eventuele meldingen of klachten via het meldpunt worden aangepakt, maar deze worden niet afzonderlijk bijgehouden in een lijst. Het aantal is dus niet gekend.
2. Om het onrechtmatig gebruik tegen te gaan worden volgende acties ingezet:
 - a. Via de campagne "Verlaat me niet, laat me niet vallen" werden sensibiliseringsborden geplaatst. Er werden aan horecazaken ook peuktegels geplaatst.
 - b. Inzet OVAM-controleurs in burger; overtreders worden waar mogelijk op heterdaad betrapt en kregen een GAS-boete.