

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

28ste jaargang  
nr. 10 – 12 maart 2024

---

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 2570: Raadslid Annick Lambrecht (6 februari 2024)

### Regenwaterplassen Minnewaterpark

Inwoners signaleerden mij dat er blijvende plassen staan in het Minnewaterpark, aan de kant van het Sashuis. Die waren er volgens de inwoners vroeger niet.

Graag had ik een antwoord ontvangen op de volgende vragen:

1. Kan de stad dit herstellen?
2. Kunnen de kabels van de toilethokjes tijdens Wintervonken in de toekomst beter weggestoken worden? Die kabels zouden volgens betrokkenen gewoon los gelegen hebben, wat esthetisch niet zo fraai oogt, en tot slot ook nog struikelgevaar oplevert voor de vele voetgangers die er zijn tijdens Wintervonken.



## **Antwoord 2570:**

### **Regenwaterplassen Minnewaterpark**

De verharding aan het Minnewaterpark is een zogenaamde half verharding. Het regenwater wordt er niet van afgevoerd, maar moet ter plaatse infiltreren. In de wintermaanden en bij overmatige neerslag is tijdelijke waterstagnatie mogelijk. Ten gevolge van het gebruik (in het bijzonder door betreding met gemotoriseerd en zwaar vervoer) wordt deze verharding steeds meer verdicht en daardoor minder waterdoorlatend. Wanneer de doorlatendheid te klein wordt, wordt een vernieuwing van de verharding ingepland. Dit is hier nog niet het geval. De waterstagnatie is momenteel nog beperkt tot enkele kleine plassen dewelke op relatief korte termijn verdwijnen.

Er stonden geen tijdelijke toilethokjes tijdens Wintergloed ter hoogte van de Winterbar en Schaatspiste, op dat ogenblik werd er enkel gebruik gemaakt van de vaste openbare toiletten.

Het vaste aansluitingspunt voor de elektriciteit bevindt zich vlakbij de ingang van deze toiletten, van daaruit vertrekken alle kabels. Gezien deze altijd bereikbaar moeten zijn, is het niet mogelijk deze helemaal aan het oog te onttrekken.

Daar er geen foto werd bijgevoegd, is het eveneens niet mogelijk om het gemelde struikelgevaar te beoordelen.

Tijdens de uitbating lagen o.i. geen kabels los. Het kan zijn dat kort voor de opening of vlak na de start van de afbouw er kabels zichtbaar waren, maar dat is op die momenten onvermijdelijk.

## **Vraag 2571: Raadslid Annick Lambrecht (1 februari 2024)**

### **Bussluis Koolkerke**

Reeds jaren zorgt de bussluis in de Zagersweg op Koolkerke voor commotie in de omliggende wijken. Het probleem is al jaren gekend bij de diensten van de stad. Veel automobilisten negeren het doorgangsverbod en rijden gewoon over de bussluis, vaak aan hoge snelheid.

De bussluis is vlak aan een voetbalveld gelegen, dus er zijn daar vaak spelende kinderen, en ligt ook vlakbij een fietsknooppunt, waardoor er ook heel wat fietsers passeren van de Damse Vaart richting Fort Van Beieren. Buurtbewoners vrezen dat er op een dag een aanrijding zal gebeuren en willen dan ook dat er ingrepen gebeuren om dit te vermijden.

Vandaar de volgende vragen:

1. Is het stadsbestuur bereid om de infrastructuur van de bussluis aan te passen zodat we kunnen spreken van een bussluis die naam waardig? Nu gaat het om een put opgevuld met keien, die net niet breed genoeg is, waardoor auto's er gewoon over kunnen rijden.
  - a. Overweegt de stad de plaatsing van een slagboom die door de buschauffeurs geopend kan worden met een druk op een knop, of verzinkbare paaltjes als alternatief?
  - b. Zijn er de afgelopen twee jaar nog controles geweest op het aantal overtredingen door automobilisten? Rond het spitsuur alleen al zouden dagelijks een tiental automobilisten het doorgangsverbod overtreden. Kan er een gerichte controle plaatsvinden?

## **Antwoord 2571:**

### **Bussluis Koolkerke**

De aanbevolen route om de Romboudtswijk te bereiken, is via de Brugse Steenweg. Omdat bestuurders deze straat vaak willen vermijden, reden ze vroeger de Leenweg in om via de Californiëwijk en de Zagersweg naar huis te rijden. Voor de bewoners van de Californiëwijk was dit niet langer houdbaar. Omdat er wel een route van De Lijn deze twee wijken verbindt, kon er niet overgegaan worden tot het afsluiten van de straat en werd de bussluis aangebracht. Omdat deze route dus niet langer bruikbaar was, zijn bestuurders beginnen rijden via de Noorweegse Kaai en de Gemeneweidestraat ondanks het feit dat er enkel plaatselijk verkeer toegelaten was. Om dit tegen te gaan werd op het kruispunt met de Noorweegse Kaai en Gemeneweidestraat een mensluis aangebracht. Hierdoor kunnen er enkel fietsers, voetgangers en paardenkoetsen door.

Door deze tweede knip (wat eigenlijk al niet toegelaten was) is er extra vraag van de buurtbewoners om de bussluis weg te nemen zodat ze de Brugse Steenweg kunnen vermijden. De dienst mobiliteit heeft hier in het verleden (2016) een enquête gedaan waarbij de uitkomst 50/50 was. Er was een dossier klaar om de bussluis te behouden, maar dit is nooit op de agenda van het college van burgemeester en schepenen mogen komen. Impliciet is er dus een bevestiging geweest van deze bussluis. Na enkele opmerkingen werd er echter wel in opdracht van de vorige burgemeester overgegaan tot het opvullen van de bussluis. Wij zitten dus met een situatie waar het officieel niet toegelaten is om deze route te nemen, maar dat er niet opgetreden wordt tegen overtreders.

Het dossier van het openbaar vervoer had ons nieuwe mogelijkheden kunnen geven, maar aangezien deze buslijn hier toch behouden bleef, is dit niet het geval en bleef deze hybride situatie behouden.

Wij zullen echter ook rekening moeten houden met de geplande heraanleg van de Gemeneweidestraat. Naar alle waarschijnlijkheid zal (een deel van) de omleiding dan wel via de Zagersweg dienen te verlopen. Gezien deze mogelijke omleidingsroute in de nabije toekomst, zijn er geen plannen om hier (grote) infrastructurele aanpassingen te doen om de doorgang effectief te beletten voor onbevoegde voertuigen. Het voorzien van een infrastructurele hindernis, hetzij verzinkbare paaltjes, hetzij een slagboom (of andere zaken), heeft een grote budgettaire en administratieve impact. Een verzinkbaar paaltje kost al snel 50 à 60 duizend euro en een slagboom 20.000 euro. Bovendien moet er ook een werkbaar systeem gevonden worden om de doorgang voor de bussen van De Lijn te garanderen. Aangezien het gaat om een aanzienlijk aantal bussen, die ook continu wijzigen, is dit niet haalbaar.

De reflectie naar verkeersonveilige situaties is ook zeer kort door de bocht. Het is eenvoudig weg niet mogelijk om aan een aanzienlijke snelheid deze hindernis te nemen. Ongeoorloofde snelheden kunnen voor en na de bussluis gehaald worden, maar dit ook zo in de toeleidende straten op de aanbevolen route. Fietsers en voetgangers kunnen trouwens gebruik maken van de verschillende voet- en fietspaden die langs en door het sportcomplex lopen zodat er geen conflictsituaties ontstaan met het gemotoriseerde verkeer.

Het antwoord op uw vraag 1b zal u later bezorgd worden.

## **Vraag 2572: Raadslid Andries Neiryck (6 februari 2024)**

### **Mazoutvervuiling in de Assebroek Meersen**

Een paar weken geleden werd er mazoutvervuiling vastgesteld in de Assebroekse Meersen. De dag ervoor waren er oefeningen in het Damage Controle Centre in Ryckvelde.

Een paar vragen:

Is er eventueel een oorzakelijk verband met vervuiling via de Waterloopbeek richting Assebroekse Meersen? Hoever staat het met een verhuis van het DCC?

Is er een timing voor de ontmanteling en sanering van het DCC, zie ook de bewezen PFOS vervuiling?

## **Antwoord 2572:**

### **Mazoutvervuiling in de Assebroek Meersen**

Vraag 2:

De verhuis van het DCC in Ryckvelde naar een nieuw te bouwen centrum is, volgens de informatie die van Defensie werd ontvangen, gepland in 2030.

Vraag 3:

De sanering van de site zal afhangen van de lopende bodemonderzoeken en dit in overleg met OVAM. Voor PFAS is het beschrijvend bodemonderzoek nog lopende. Na afronding van het beschrijvend bodemonderzoek wordt dit ter goedkeuring bij OVAM voor goedkeuring ingediend. De eventuele verdere stappen die moeten genomen worden, zijn afhankelijk van de conclusies uit dit beschrijvend bodemonderzoek.

Het antwoord op deelvraag 1 zal u later bezorgd worden.

## **Vraag 2573: Raadslid Karel Scherpereel (20 februari 2024)**

### **Parkeerverbod Zomerstraat**

De buurtbewoners van de Zomerstraat ontvingen een brief dat er een parkeerverbod in hun straat zal worden doorgevoerd. Er zijn blijkbaar klachten dat de geparkeerde voertuigen hinderlijk zijn voor o.a. de vuilniswagens die twee keer per week de straat inrijden. Tevens wordt er gemeld dat de vrije doorgang van de straat minder dan drie meter bedraagt en dat dit - na veertig jaar - wordt opgemerkt dat het niet conform is met de wetgeving.

Ik snap het eigenlijk niet zo goed want reeds meer dan 35 jaar wonen er daar Bruggelingen die genieten van hun straat maar ook van hun parkeerplaats voor zichzelf en voor familie. Plots wordt nu een verbod ingevoerd enkel en alleen omdat de vuilniswagens er niet doorheen kunnen. Wat met de inwoners die een elektrische wagen aangeschaft hebben of zullen aanschaffen en die die niet meer kunnen opladen voor hun deur?

Vandaar mijn vragen:

Werd de buurt vooraf bevroegd over dat parkeerverbod - volgens mijn weten niet?

Is het niet mogelijk de buurt te bevragen of ze het zien zitten om hun vuilnis naar het begin van de straat te brengen zodat de vuilniswagens daar niet meer doorheen hoeven te rijden? Een kleine verharde plaats aan het begin van de Zomerstraat zou soelaas kunnen bieden.

## **Antwoord 2573:**

### **Parkeerverbod Zomerstraat**

Wij kregen heel wat reactie op de brief over het invoeren van parkeerverbod in de Zomerstraat. Daarom hebben wij de situatie opnieuw bekeken.

In de doodlopende Zomerstraat (richting natuurgebied Gemene Weidebeek) parkeert u aan de kant van de bewoning. Enkel op het einde van de straat is er een gele onderbroken streep aangebracht en mag u dus niet parkeren. Uit vaststellingen bleek dat in de zone waar wel geparkeerd mag worden de rijbaan te smal is voor brede voertuigen, zoals IVBO-vuilniswagens, wanneer er auto's staan.

Om dit probleem op te lossen, tekenen de betrokken diensten een plan uit en voorzien ze budget om de rijbaan te verbreden met een strook grasdallen, aan de kant waar nu al een groene berm is. Er is ook gevraagd aan de dienst Openbaar domein om het groen dat richting Zomerstraat uitgroeit te snoeien.

Met deze maatregelen is een parkeerverbod in de Zomerstraat dus niet langer noodzakelijk.

Wij houden u op hoogte van de verdere timing in dit dossier.

Ook de bewoners zullen wij hierover informeren.

## **Vraag 2574: Raadslid Pascal Ennaert (13 februari 2024)**

### **Fietsdoorstroming op het kruispunt van de R30 met de Oostmeers**

Op het Kruispunt van de R30 met de Oostmeers is er voorzien in een voetgangers- en fietserseiland die de zwakke weggebruikers moet opvangen die de R30 oversteken komende van de Boeverie of de Stationsomgeving.

Tussen dat voetgangers- en fietserseiland en de toegang tot het Koning Albertpark zijn er rode lichten voorzien voor de overstekende voetgangers en fietsers.

Deze waren er tot voor een aantal jaar niet.

De rode lichten voelen zeer onlogisch aan. Ten eerste, omdat er zeer weinig auto's uit de Oostmeers komen die rechtsaf richting Zand of Boeverie willen rijden. Ten tweede omdat voor deze auto's, in tegenstelling tot voor de fietsers en voetgangers, overigens geen rode lichten zijn voorzien én zij, ook als het groen is voor de voetgangers en de fietsers, zij de oversteekplaats toch mogen kruisen. En, ten derde, deze auto's sowieso moeten stoppen aan de volle witte streep wanneer er voetgangers en fietsers van het voetgangers- en fietserseiland richting Albert I-laan willen oversteken.

Dagelijks zie ik dan ook fietsers en voetgangers het rood licht negeren, omdat zij er gevoelsmatig staan te wachten zonder dat er zich auto's aandienen en omdat de korte oversteek veilig aanvoelt.

Ik heb het voor de goede orde dus niet over de rode lichten voor de fietsers en voetgangers komende vanuit het zuiden die naar voetgangers- en fietserseiland willen oversteken.

Waarom werden de rode lichten voor fietsers en voetgangers daar toch geïntroduceerd? Waren er in het verleden ongevallen op dat punt?

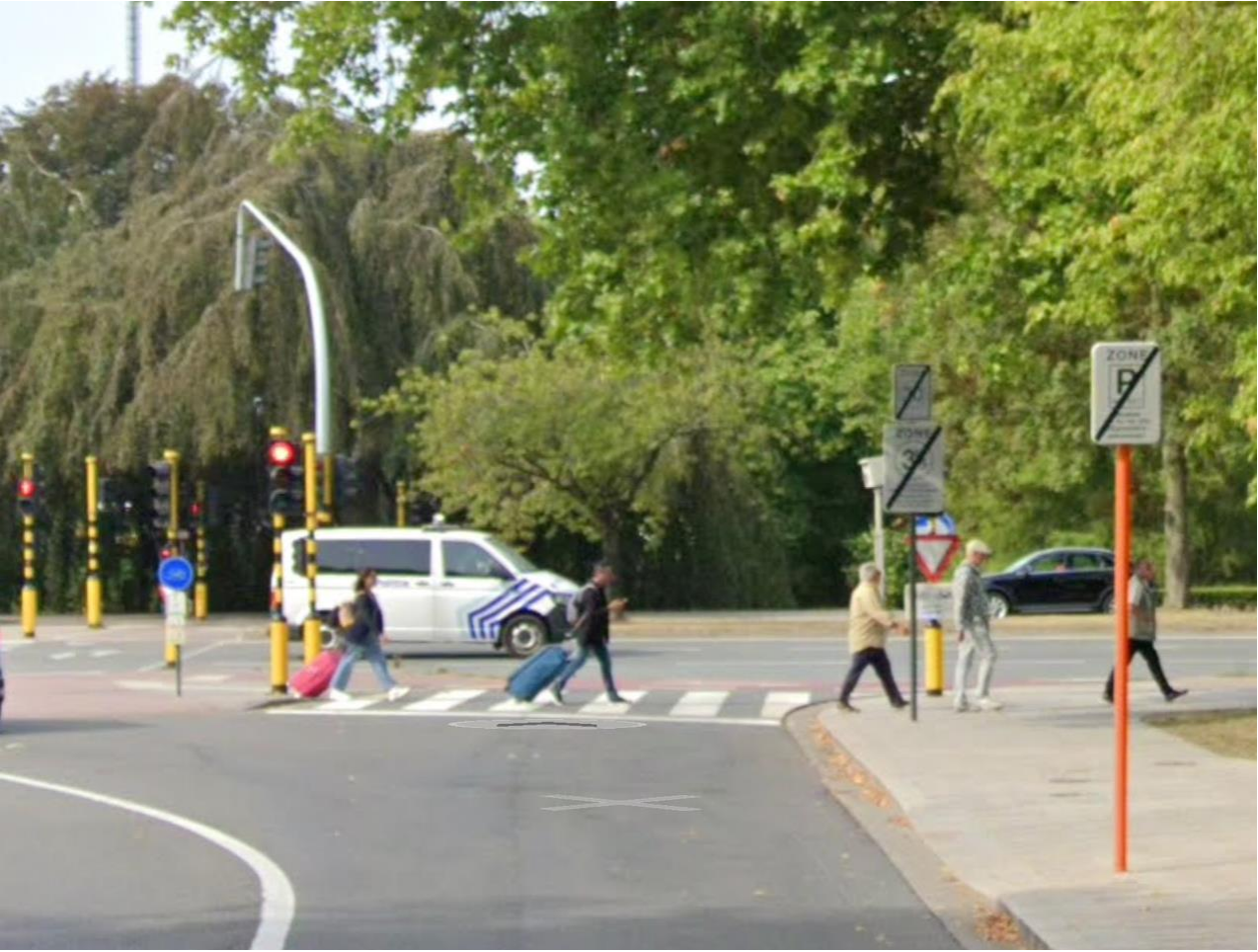
Moet er niet worden overwogen om op vernoemde plek de rode lichten voor voetgangers en fietsers opnieuw weg te nemen tussen het bedoelde eiland en het Albertpark?

(Zie de foto's hierbij)

Foto 1: geen verkeerslicht voor de auto's komende uit de Oostmeers die rechtsaf willen, wel een stopteken

Foto 2: wel een verkeerslicht voor de voetgangers en fietsers die deze plaats willen oversteken





en



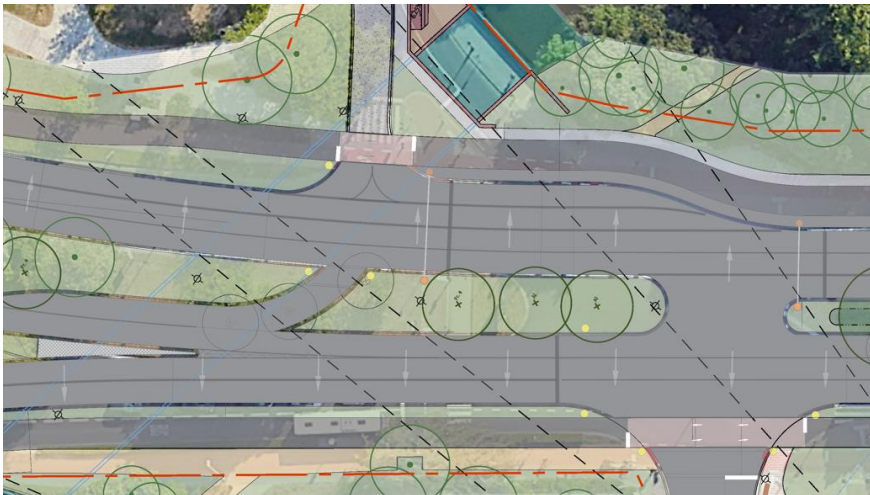
## **Antwoord 2574:**

### **Fietsdoorstroming op het kruispunt van de R30 met de Oostmeers**

Vooreerst wensen wij een tien jaar terug in tijd te blikken. Het smalle enkelrichtingsfietspad doorheen het Koning Albert I-park werd toen omgevormd tot een breder dubbelrichtingsfietspad (in de tijdsbalk van GoogleStreetView wordt dit verhaal mooi geïllustreerd). Het maakt dat de kruising over het kruispuntvlak ook een dubbelrichtingsgebruik kreeg. Door het Agentschap Wegen en Verkeer werd toen in samenspraak met het stadsbestuur Brugge beslist om die fietsoversteek in de lichtenregeling op te nemen. Een beslissing die anno 2024 vanuit het Actieplan Verkeerslichten nog steeds te verdedigen is daar wetenschappelijk onderzoek uitwees dat er een verhoogde kans op ongevallen is daar bestuurders een fietser minder in "tegen"richting verwachten. Het zomaar wegnemen van verkeerslichten is dan ook niet aangewezen.

Vervolgens wensen wij enkele jaren vooruit te blikken. Het kruispunt is immers ook gevat in het project R30 Stationsomgeving. Niet dat deze oversteek een zwart punt is, wel omdat wij – zoals u ook terecht stelde – tot de conclusie kwamen dat dit kruispunt niet optimaal functioneert.

- In de startnota (2021) werd dan ook onderzocht hoe dit kruispunt geoptimaliseerd kan worden. De oplossing werd gevonden in een significante verkeerskundige downgrade. Geen ontdeubelde rijvakken in / uit met 2 fietsoversteeken. Wel een compacter kruispunt met een verplichte rechtsuit (waarbij wie links richting vb. Katelijnepoort moet dan de U-turn op de Unesco-rotonde kan maken) en met maar 1 fietsoversteek / geen te krap gedimensioneerd middeneiland.
- Dit concept werd vervolgens uitgediept in een projectnota (2022) waarbij het principe van het verkeerslichtenplan nader werd uitgewerkt. In dit V-plan staat een conflictvrije lichtenregeling centraal. In concreto betekent dit dat geopteerd werd voor o.m. een afzonderlijke linksafstrook (thans heeft dit verkeer eenzelfde groenfase als het verkeer op de R30, in de toekomst dus niet langer). Of hoe kortom ook het fietsverkeer langsheen de R30 (mee in dezelfde groenfase als de auto's op de R30) een verlengde groenfase zal krijgen.
- Vervolgens werd in de aanbesteding die gegund werd aan Boskalis het concept van een ingesnoerd kruispunt nog nader uitgewerkt wat resulteerde in dit grondplan van het kruispuntvlak R30 x Oostmeers / busstation:



Wij stippen graag aan dat dit een meervoudige win-win inhoudt. Het insnoeren van het kruispunt betekent immers ook dat wij de Kapucijnenrei terug (zoals wij reeds deden in het Koning Albert I-park en 't Zand) bijkomend kunnen vrijmaken. In het ontwerp dat binnenkort uitgevoerd zal worden zal hier bovendien een nieuw panoramapunt ingericht worden:





Als fietsende erfgoedliefhebber zal u dit ongetwijfeld als muziek in de oren klinken.

### **Vraag 2575: Raadslid Pascal Ennaert (13 februari 2024)**

#### **Files op de Bevrijdingslaan (N351) aan het kruispunt met de Leopold I-laan en de Jan Breydellaan**

's Morgens en 's Avonds in de spitsuren is er altijd filevorming op de Bevrijdingslaan richting Brugge ter hoogte van het kruispunt met de Bevrijdingslaan en de Jan Breydellaan. Deze filevorming ontstaat in belangrijke mate omdat de invoegstrook richting Leopold I-laan veel te kort is. Hoogstens een 5-tal wagens kunnen de invoegstrook nemen. Gevolg is dat de linkerstrook van de Bevrijdingslaan (N351) serieus stremt door de combinatie van wagens die zowel rechtdoor als linksaf willen rijden. Veel wagens die linksaf willen rijden, rijden nu reeds letterlijk het kantje af van de groenstrook tussen beide rijrichtingen om het doorgaand verkeer zo weinig mogelijk te hinderen.

Nochtans is er op die plaats een zeer ruime groenstrook die beide rijrichtingen van elkaar scheidt. Een beperkt deel van die groenstrook zou kunnen worden ingenomen om de invoegstrook op de N351 richting Leopold I-Laan te verlengen zodat deze door minstens een 15-tal wagens zou kunnen worden ingenomen.

Is het stadsbestuur het eens met deze zienswijze en wil het deze bepleiten bij de Vlaamse overheid?

#### **Antwoord 2575:**

#### **Files op de Bevrijdingslaan (N351) aan het kruispunt met de Leopold I-laan en de Jan Breydellaan**

In het kader van de uitrol van de (i)VRI's (intelligent aangestuurde verkeerslichten geregelde kruispunten), is Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ook met dit kruispunt aan de slag gegaan. Het studie bureau die verantwoordelijk is voor de opmaak van de simulaties en het conclusierapport, had echter verkeerde data gebruikt van de buslijnen (oud net van vóór 01/07/2023). Deze simulaties worden momenteel opnieuw gemaakt met de correcte data.



Één van de voorlopige conclusies is alleszins dat door het verlengen van de linksaf strook op de Bevrijdingslaan west en kleine aanpassingen in de VRI veel tijd kan worden bespaard voor de voertuigen die het kruispunt naderen via zowel de Bevrijdingslaan oost als west, terwijl het een kleine negatieve impact op de Leopold I-laan zal hebben. Zowel wij als AWV bepleiten dus voor een verlenging van deze linksaf strook.

Verder waakt de dienst Mobiliteit samen met de lokale Politie erover dat vooral de doorstroming in de rijrichting van de bevrijdingslaan zelf gegarandeerd wordt. Dit is namelijk de grote invalsweg voor Brugge, waar filevorming niet wenselijk is.

Wij blijven deze standpunten dus verdedigen bij het Agentschap Wegen en Verkeer bij de opmaak van dit nieuwe verkeerslichtenplan.