

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

28ste jaargang

nr. 6 – 13 februari 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 2530: Raadslid Geert Van Tieghem (3 januari 2024)

Brand- en beveiligingssystemen voor diverse stadsgebouwen

In diverse gemeenteraden (o.a. maart/april 2019) kwamen wij m.b.t. dit thema tussen. Want toen bleek dat de stad Brugge – al > 5 jaar – niet in orde was met de wetgeving (KB dd. 28/3/2014) omtrent **brandpreventie** in **61** stadsgebouwen. We namen daar destijds zeer bezorgd kennis van!

Graag een actuele stand van zaken:

- Is er in ieder stadsgebouw een risicoanalyse gebeurd? Wordt deze regelmatig bijgewerkt (dynamisch risicobeheersingssysteem)?
- Is er in ieder stadsgebouw een brandpreventieleider? Deze persoon moet betrokken zijn bij de opmaak van de evacuatieplannen. Op deze plannen moeten de noodnummers en de namen en telefoon van de brandpreventieleider, de leden van de evacuatieploegen en de namen van de hulpverleners EHBO worden vermeld. Zijn deze ploegen al samengesteld in ieder gebouw, hebben ze de nodige opleiding genoten e.d.?
- Beschikt ieder gebouw over een brandpreventiedossier (bevattende de evacuatieplannen, interventiedossiers, interne noodplannen, resultaten risicoanalyse, ...)?
- Worden er jaarlijks zoals voorzien in de wet op de diverse plaatsen evacuatieoefeningen gehouden? Zijn er overal wettelijke verzamelpunten, zoals voorzien bij wet?

Antwoord 2530:

Brand- en beveiligingssystemen voor diverse stadsgebouwen

Brandveiligheid is op te splitsen in 2 delen, technisch en organisatorisch.

Onder technische brandbeveiliging valt alles dat (fysiek) vast hangt aan het gebouw:

- Waarschuwing, melding en alarm
- Evacuatieplannen
- (digitaal) Interventieplan voor de brandweer
- Pictogrammen
- Veiligheidsverlichting
- (nood)Uitgangen
- Afsluiters, detectoren, sensoren, ... waar nodig

Onder organisatorische brandveiligheid valt:

- Opleiding kleine blusmiddelen en brandbestrijdingsdienst. Aanvullend kan hierbij de opleiding EHBO beschouwd worden, omdat dit gelinkt is aan wel aan het intern noodplan

- Opstellen van een Intern Noodplan
- Risicoanalyse
- Evacuatieoefening
- Brandpreventiedossier

Uw schriftelijke vraag betreft verschillende aspecten van beide onderdelen. Hieronder een poging om dit helder samen te vatten.

Technische brandbeveiliging

Sinds april 2019 is er via de werkgroep interne noodplanning verder gewerkt aan het in orde brengen van de technische brandbeveiliging waarbij de uitvoering getrokken wordt door Facilitair Beheer. De technische brandbeveiliging is momenteel ofwel in orde, ofwel opgenomen in een verbeterplan vanwege defecten (meestal door ouderdom), verbouwingen,

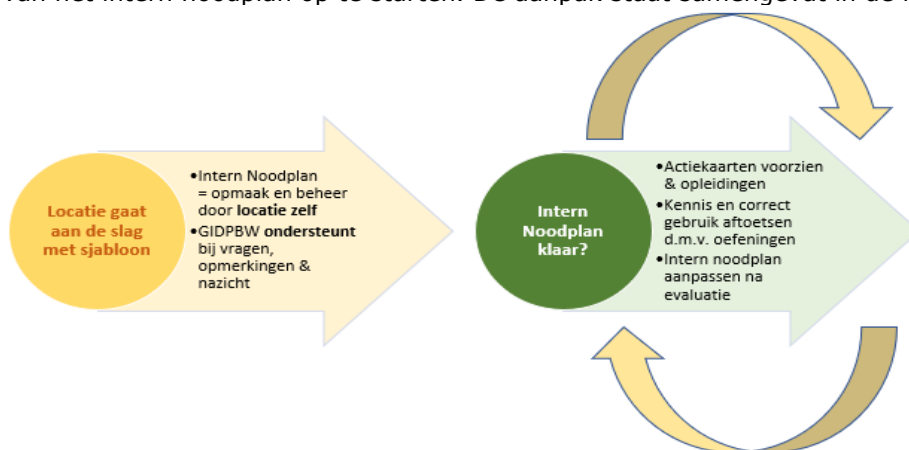
De technische installaties voor brandbeveiliging worden onderhouden en waar nodig gekeurd, de (evacuatie)plannen geüpdatet en verouderde installaties stelselmatig aangepast of vervangen.

Organisatorische aspecten brandveiligheid

Via de werkgroep interne noodplanning is er werk gemaakt van de opleidingen EHBO en kleine blusmiddelen. Hiervoor heeft P&O samengewerkt met GIDPBW om de opleidingsinhoud en het minimum aantal personen in kaart te brengen waarna P&O het voortouw kon nemen om de opleidingen te organiseren.

Verder is een nieuw sjabloon beschikbaar om nog eenvoudiger een intern noodplan op te stellen en een evacuatieoefening te organiseren.

Er wordt een schema afgewerkt om met alle gebouwverantwoordelijken contact op te nemen en het updaten van het intern noodplan op te starten. De aanpak staat samengevat in de figuur.



Na de update van een intern noodplan kan een evacuatieoefening worden georganiseerd. Een praktisch draaiboek evacuatie is in opmaak. Hierbij worden de huidige (losse) elementen in een logische flow gegoten om het organiseren van oefeningen eenvoudiger te maken voor de organisator.

Bij Musea is in de periode december 2022 tot en met zomer 2023 werk gemaakt van de update van het intern noodplan in samenwerking met GIDPBW en zijn er voor 6 musea zowel een update intern noodplan gebeurd als een of meerdere evacuatieoefeningen georganiseerd. In januari 2024 zijn de oefeningen herstart met het Belfort (2 oefeningen) en opnieuw een oefening in het Groeningemuseum. Deze oefeningen van Musea zijn met de eigen medewerkers die op dat moment aan het werk zijn op de locatie en/of met eigen medewerkers als bezoekers.

Van alle sporthallen op 2 na is er een intern noodplan in de eindfase dat nog een finale check moet krijgen waarna een evacuatieoefening kan worden georganiseerd. Daarnaast zijn er interne noodplannen voor Stadhuis, Brugse Vrije, Stadschouwburg, Bibliotheek Biekorf en Huis van de Bruggeling. Van Oostmeers 17 is dit opgestart na de renovatie en huisvesting van Cluster Omgeving.

De risicoanalyses (technisch en organisatorisch) zitten nog in de pijplijn. Nadat interne noodplannen zijn gefinaliseerd of opgesteld en de risicoanalyses zijn gemaakt, zijn alle onderdelen van de brandpreventiedossiers aanwezig.

Vraag 2531: Raadslid Annick Lambrecht (9 januari 2024)

Auditieve hulpsystemen voor blinden en slechtzienenden aan verkeerslichten

Blinden en slechtzienenden zijn heel afhankelijk van hulpsystemen bij het oversteken van lichten. Het plaatsen van rateltickers is vandaag de dag vervangen door het plaatsen van drukknoppen die voorzien zijn van auditieve hulpsignalen voor blinden en slechtzienenden.

Ik heb volgende vragen:

1. Wat betreft het aandeel rateltickers en nieuwe drukknoppen met auditieve ondersteuning in Brugge:
 - a) Hoeveel kruispunten en oversteekpunten zijn er op niet-gewestwegen in Brugge voorzien van rateltickers? Graag opgedeeld per deelgemeente en de evolutie van de laatste vier jaar.
 - b) Hoeveel kruispunten en oversteekpunten zijn er op niet-gewestwegen in Brugge voorzien van nieuwe drukknoppen met auditieve ondersteuning? Graag opgedeeld per deelgemeente en de evolutie van de laatste vier jaar.
 - c) Hoeveel kruispunten en oversteekpunten op niet-gewestwegen zijn er in Brugge niet voorzien van rateltickers? Graag opgedeeld per deelgemeente en de evolutie van de laatste vier jaar.
 - d) Hoeveel kruispunten en oversteekpunten zijn er op niet-gewestwegen in Brugge niet voorzien van nieuwe drukknoppen met auditieve ondersteuning? Graag opgedeeld per provincie en de evolutie van de laatste vier jaar.
2. Hoeveel aanvragen zijn er lopend voor rateltickers in Brugge op niet-gewestwegen en wat is de gemiddelde tijd tussen het aanvragen van rateltickers en de plaatsing ervan (gemiddelde over heel Brugge voor zowel rateltickers als de nieuwe systemen)?
3. Hoeveel aanvragen zijn er lopend voor de nieuwe auditieve ondersteuning in Brugge op niet-gewestwegen en wat is de gemiddelde tijd tussen het aanvragen van deze systemen en de plaatsing ervan (gemiddelde over heel Vlaanderen voor zowel rateltickers als de nieuwe systemen)?
4. Waarom zijn rateltickers geen standaarduitrusting van kruispunten en oversteekplaatsen op niet-gewestwegen in Brugge? Wat is de motivering daarvoor?
5. Waarom zijn nieuwe drukknoppen met auditieve ondersteuning geen standaarduitrusting van kruispunten en oversteekplaatsen in Brugge op niet-gewestwegen? Wat is de motivering daarvoor?

Antwoord 2531:

Auditieve hulpsystemen voor blinden en slechtzienenden aan verkeerslichten

Vraag 1.

Op het volledige grondgebied hebben wij als stad 5 kruispunten met verkeerslichten onder ons beheer:

- Karel de Stoutelaan x Leopold I-laan (Christus-Koning);
 - Sint-Michielslaan x Sint-Arnolduslaan (Sint-Michiels);
 - Doornhut x Brieversweg (Sint-Kruis);
 - Vossensteert x Bossuytlaan x Sint-Kruisstraat x August Derrestraat (Sint-Kruis);
 - Koning Leopold III-laan x Diksmuidse Heerweg (Sint-Andries).

Geen enkele van deze verkeerslichten is uitgerust met auditieve systemen.

Vraag 2.

Wij hebben geen aanvragen gekregen van burgers of organisaties om één van deze kruispunten uit te rusten met rateltickers.

Vraag 3.

Wij hebben geen aanvragen gekregen van burgers of organisaties om één van deze kruispunten uit te rusten met auditieve drukknoppen.

Vraag 4.

Het uitrusten van de verkeerslichten met een dergelijke technologie vereist dat deze verkeerslichten dit ook kunnen verwerken. Dit is momenteel niet het geval. Het ombouwen van deze verkeerslichten is een grote kost, zowel naar investering als naar onderhoud toe. Bovendien zorgen dergelijke ingrepen ook voor geluidsoverlast voor de omwonenden van het kruispunt. Daarom wordt dit niet standaard uitgevoerd. Als er geen nood is aan dergelijke systemen, lijkt het ook niet te verantwoorden dat wij deze kost doen. Als wij een aanvraag zouden krijgen van een burger of verantwoordelijke organisatie kan dit uiteraard wel bekeken worden. Zoals echter eerder gezegd, hebben wij nog geen aanvragen ontvangen voor de verkeerslichten onder ons beheer.

Vraag 5.

Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 2532: Raadslid Annick Lambrecht (9 januari 2024)

Openbare toiletten

De Stad Mechelen bracht alle toegankelijke toiletten in de binnenstad in kaart, zo lazen we in de krant. De stad maakte het overzicht op hun website onder meer op vraag van ouderen, minder mobiele mensen en personen met een chronische aandoening. Ook jonge gezinnen met kinderen zijn vaak op zoek naar een toegankelijk toilet, met onder meer de mogelijkheid om luiers te verversen.

Uit dat overzicht bleek dat er 28 toegankelijke toiletten zijn in de Mechelse binnenstad. Dat komt neer op één toegankelijk toilet in een straal van 122 meter. De stad betrok ook de horecazaken en bracht ook hun toegankelijke toiletten mee in kaart. Daarbij merkten ze dat er meer en meer horecazaken daarvoor openstaan. Ook handelszaken sloten zich aan.

Op de website van Stad Brugge lezen we dat ook Brugge het publiek sanitair in kaart bracht. In de app Hoge Nood vind je alle in kaart gebrachte toiletten terug. In het najaar vernamen we in de krant dat Brugge werkt aan een plasplan om het aantal publieke toiletten op te krikken.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Hoeveel publiek toegankelijke toiletten zijn er in de Brugse binnenstad?
2. Is er voldoende spreiding van de voorziene publiek toegankelijke toiletten in de binnenstad? Komen er meer publiek toegankelijke toiletten en zo ja, waar en wanneer?
3. Werden horeca- en handelszaken al betrokken bij het huidige plasplan?

Antwoord 2532:

Openbare toiletten

Aantal publiek toegankelijke toiletten centrum Brugge

Er zijn 40 publiek toegankelijke toiletten opgenomen in het vernieuwde plasplan. De geplande locaties zijn in dit aantal al opgenomen:

- 28 toiletten voor gemengd gebruik
- 12 urinoirs

23 van de 28 toiletten zijn rolstoeltoegankelijk. Er zijn 17 luiertafels op de locaties aanwezig. In het Provinciaal Hof (opening midden 2024) is een changing place voorzien met verzorgingstafel voor personen met een beperking.

Spreiding publiek toegankelijke toiletten binnenstad

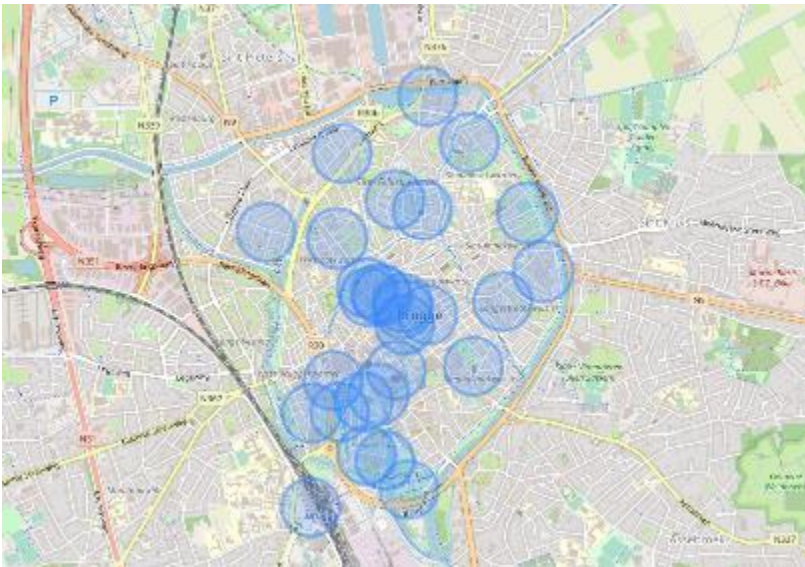
In de uitwerking van het vernieuwde plasplan werd op blinde vlekken gewerkt. Zo bleek er weinig aanbod aan de noordoostzijde van de Vesten. Hier werd het Gezellehuis als extra publiek aanbod voorzien vanuit de Stad.

Het aanbod in het drukke stadscentrum werd versterkt met onder meer de investeringen in de Magdalenakerk in samenwerking met de Kerkfabriek, publiek maken van het sanitair paviljoen Gruuthuse, het aanbod in de Oostmeers en de medewerking van enkele horecazaken. Voor toeristische communicatie blijven wij zoals vandaag focussen op de grote publieke locaties met uitbating. Niet alle locaties zijn voorzien op grote groepen toeristen.

In totaal zijn er **12 nieuwe locaties** opgenomen in vergelijking met het vorige plasplan:

- Publiek toegankelijk toilet Interparking Albertpark
- Openbaar toilet Gruuthusemuseum
- Publiek toegankelijk toilet Snuffel Hostel
- Publiek toegankelijk toilet Republiek
- Publiek toegankelijk toilet Gerechtsgebouw
- Openbaar toilet Facilitair Beheer Oostmeers
- Publiek toegankelijk toilet WZC Ter Potterie
- Openbaar toilet Huize Minnewater – na verbouwing – 2026
- Publiek toegankelijk toilet Tuin van Heden (Sint-Godelieveabdij) – na verbouwing – 2025
- Openbaar toilet Gezellehuis
- Openbaar toilet Magdalenakerk – na verbouwingswerken – begin 2024
- Publiek toegankelijk toilet Provinciaal Hof – na verbouwingswerken – midden 2024

Hieronder ter illustratie een radiuskaart (straal 200m) met de nieuwe locaties. Voor winkelkerengebied van steden wordt als richtlijn 250 tot 500m gehanteerd. In het nieuwe plasplan is dit ook het geval.



Betrokkenheid horeca- en handelszaken

In het plan van aanpak publiek sanitair 2021-2024 werd volgende handelswijze overeengekomen voor bijkomend aanbod:

1. Aanbod aftoetsen bij publieke of semipublieke gebouwen;
2. Aanbod aftoetsen bij externe partners (o.a. horeca);
3. Extra aanbod creëren (in gebouw of zelfreinigende unit).

Horeca- en handelszaken werden enkel gecontacteerd waar er een extra nood of blinde vlek aanwezig was. In het centrum zijn Snuffel Hostel en De Republiek nieuwe partners. In de deelgemeenten is dit het geval voor Fort van Beieren en Café De Kavijaks.

De kaart wordt ook in digitale versie aangemaakt. Indien er extra locaties nodig zijn, kan dit dus flexibel aangepast worden. De horeca- en handelszaken werden tot op heden niet algemeen bevroegd.

Vraag 2533: Raadslid Olivier Strubbe (11 januari 2024)

Wateroverlast op Dudzeelse Steenweg

Bij de minste regenval blijft het water op het wegdek van de Dudzeelse Steenweg staan.

Dit is vooral het geval op het vak in de richting van Brugge naar Dudzele.

Eerder had ik dit ook al eens aangekaart, toen ging de berm tussen het fietspad en de autorijweg aangepakt worden. Men heeft toen de sleuf wat uitgegraven, maar dat blijkt dus niet voldoende.

Men kan nu zeggen, er staat overal veel water door de hevige regenbuien, van de jongste weken, maar hier is het echt al het geval wanneer het niet zo hard regent.

Er zal hier toch iets structureels moeten gebeuren. Volgens mij ligt de berm ook te hoog ter hoogte van de rijbaan, of loopt de rijweg niet genoeg af?

De grote plassen zijn niet alleen gevaarlijk voor autobestuurders, maar ook voor de fietsers.

Wanneer een wagen door zo'n plas aan het rijden is, spat het water op tot op het fietspad ... een extra koude douche dus.

Op het kruispunt met de Ronselarestraat blijft het water ook altijd staan ... daar is geen berm waar het in kan aflopen.

Het probleem blijft dus maar aanslepen, tijd om hier toch eens wat aan te doen.

Zijn er foutjes gemaakt bij de hellingsgraad van de rijweg?

Ontbreekt het hier aan riolering aan de zijkant van de weg?

Kan u eens informeren bij de beheerder en polsen wat ze als oplossing kunnen bieden?

Grachten:

Ook de grachten langs de Dudzeelse Steenweg lopen geregeld over. Op zich is dit misschien niet zo erg, als dit op landbouwgrond overloopt, maar dit is ook realiteit bij de huizen.

De grachten lopen echt niet meer goed door, deed al meldingen, maar zonder veel succes!

Paar situaties:

situatie 1:

Op het kruispunt van met de Zomerlindestraat blijft het water zich opstapelen in de Zomerlindestraat. Deed hier ook al een melding voor, maar het was wachten op het maaien van het riet ... ondertussen is het maaien uitgevoerd ... Zijn de diensten al een kijkje gaan nemen? Wat is het probleem?

situatie 2:

Ter hoogte van huisnummer 477, deed de eigenaar ook al verschillende pogingen om iemand te pakken te krijgen om zijn situatie eens te bekijken. Hier loopt het water in de gracht ook niet meer voldoende weg.

Volgens de eigenaar zit het probleem onder de opritten (dichtgeslibd). Deze eigenaar deed al eens navraag via Openbaar Domein.

De eigenaar kreeg te horen dat dit niet voor Stad Brugge is en dat men het ging doorgeven aan AWW ...

Helaas heeft de eigenaar niemand meer gezien of gehoord.

Zie onderstaand foto's.

Kan de situatie van de grachten eens grondig aangepakt worden? De grachten over het hele traject zijn meer dan toe aan een grondig onderhoud.

Wat is de oorzaak van het probleem?



Antwoord 2533:

Wateroverlast op Dudzeelse Steenweg

De Dudzeelse steenweg is een gewestweg, volledig in beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), ook voor wat betreft de nieuw aangelegde groenzones, de bermen en de grachten. Wij gaven uw melding meteen na ontvangst door aan het AWV, en vroegen spoedig antwoord. Van zodra wij een antwoord ontvangen, sturen wij het u door.

Vraag 2534: Raadslid Stefaan Sintobin (11 januari 2024)

Gehandicapten

Volgens een bewoner waren er in de Doornweg te Zwankendamme ter hoogte van de nummers 54 en 88 twee plaatsen voor gehandicapten. Voor het nr. 88 werd de parkeerplaats 2 huizen verder aangelegd omdat De Lijn aldaar reeds een halte had aangelegd. Volgens de bewoner is de aanvrager van nr. 88 reeds overleden. De plaats werd blijkbaar overgenomen door de bewoner van het nr. 84 maar deze laatste heeft al lang geen auto meer. Gehandicapte in het nr. 54 woont blijkbaar al meer dan een jaar niet meer op dit adres.

Is het mogelijk om dit eens na te zien aub?

Antwoord 2534:

Gehandicapten

De bestemming van de aangekaarte parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap ter Doornweg 54 en 88 zal behandeld worden door de Stedelijke Raad voor Personen met een Handicap. Hierna worden beide voorbehouden parkeerplaatsen als dossier besproken op het eerstvolgende MOVE-overleg (eind februari), om deze al dan niet te supprimeren. Het voorstel vanuit MOVE wordt dan ter beslissing aan het college van burgemeester en schepenen voorgelegd.

Vraag 2535: Raadslid Olivier Strubbe (11 januari 2024)

Versmalling Lisseweegse Steenweg (Zwankendamme)

Omwonenden van de versmalling op het einde van de Lisseweegse Steenweg melden dat de versmalling soms zijn doel mist, gezien de auto's nog steeds over het fietspad uitwijken. Hoewel er 1 extra paaltje is bijgezet op het voetpad (groene suggestiestrook).

Het extra paaltje staat nu dus pal op de suggestiestrook voor voetgangers (zie foto). Bij het plaatsen was er zelfs een bewoner die al de opmerking meegaf dat het paaltje op die plaats weinig nut zal hebben. Het extra paaltje is er gekomen na een aanrijding met een fietser ... maar het mist zijn doel. Het paaltje zou toch iets naar binnen moeten opschuiven, in de zone tussen de groene strook en de stippellijn van het fietspad. Met die ingreep zouden de auto's niet meer doorkunnen rijden. Wanneer het paaltje is verplaatst, zou ook het voetpad obstakel vrij zijn ... handig voor rolstoelen, rollators, kinderwagens ...



Antwoord 2535:

Versmalling Lisseweegse Steenweg (Zwankendamme)

Naar aanleiding van uw schriftelijke vraag werd dit punt geagendeerd op het MOVE-overleg van 31 januari 2024.

Daar werd geconcludeerd dat de huidige weginrichting voldoende duidelijk maakt welk gedrag wordt verwacht van de weggebruiker. De wegversmalling met voorrang van doorgang is correct gesignaleerd, het fietspad is aangegeven met de wettelijke fietspadmarkering en het verkeersbord D1 duidt aan langs welke kant het obstakel genomen dient te worden.

De locatie van het paaltje in de groene suggestiestrook is weloverwogen, rekening houdend met de benodigde schrikafstand tussen dit obstakel en de rand van het fietspad. Het paaltje dicht tegen de rand van het fietspad plaatsen, is niet wenselijk gezien dit de kans op eenzijdige ongevallen voor fietsers zou verhogen.

Om het fietspad nog extra te benadrukken zal de dienst openbaar domein een fietslogo aanbrengen op het fietspad bij beide wegversmallingen.

Vraag 2536: Raadslid Olivier Strubbe (11 januari 2024)

Verplicht rechtsaf Stokerij

Nog teveel autobestuurders negeren of letten niet op het verkeersbord op de hoek van de Stokerij met de Sint-Lenardsstraat.

Bewoners vragen of er geen pijl op de grond kan geschilderd worden zodat het nog beter opvalt.



Antwoord 2536:

Verplicht rechtsaf Stokerij

Verkeerstechnisch worden er geen voorsorteringspijlen aangebracht wanneer er slechts 1 rijstrook aanwezig is. Deze markering duidt aan welke rijstrook men moet gebruiken om een bepaalde richting te volgen bij het naderen van een kruispunt.

Het verkeersbord D1f (verplicht rechtsaf) is duidelijk zichtbaar voor de weggebruiker. De locatie ligt binnen de zone 30 en men kan er slechts stapvoets rijden op het kruispunt.

Verkeerstechnisch kan er geen bijkomende signalisatie aangebracht te worden. Mogelijks negeren sommige bestuurders het gebodsbord teneinde de kortste weg te nemen richting de Westkapelse Steenweg.

Vraag 2537: Raadslid Andries Neiryneck (22 januari 2024)

Blijmare: aanleg fietsdoorsteek

Graag had ik geweten wanneer er gestart wordt met de aanleg van de fietsdoorsteek tussen de Hogeweg en de Koestraat. Zie foto hieronder.

Dit was voorzien samen met de heraanleg van de wijk Blijmare.



Antwoord 2537:

Blijmare: aanleg fietsdoorsteek

Er wonen een aantal mensen met een beperking in Ter Zale die gebruik kunnen maken van de graszone waar het dolomietpad moet komen om de wagen te parkeren tijdens de werken in Ter Zale. Vandaar dat de fietsdoorsteek pas na voltooiing van de heraanleg van Ter Zale uitgevoerd kan worden. Afhankelijk van de weersomstandigheden en het werfverloop de komende weken zouden de werken in Ter Zale in de tweede helft van februari klaar moeten zijn.

Vraag 2538: Raadslid Annick Lambrecht (11 januari 2024)

Voorrang van rechts

De gemeente Begijnendijk maakt het komende jaar komaf met de voorrang van rechts-verkeersregeling. Alle kruispunten waar een verkeersbord voorrang van rechts staat worden voorzien van duidelijke voorrangsborden of stopstrepen. Dit doen ze omdat ze vaak extra ongevallen zien bij kruispunten waar de voorrang van rechts-regeling geldt.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Zal Brugge dit doen?
 - a. Zo ja, wat is de voorziene timing?
 - b. Zo niet, waarom niet?

Antwoord 2538:

Voorrang van rechts

Brugge heeft geen plannen in die richting, want:

Voorrang van rechts, de basisregel, is bij uitstek geschikt om kruispunten met gelijkwaardige wegen te regelen. Denk hierbij aan kruispunten in de binnenstad of de kruispunten in de 'mobiliteitskamers' tussen de invalswegen. Op vandaag zijn afwijkingen op deze basisregel al mogelijk als de plaatsgesteldheid dit vereist.

Gewestwegen vervullen een verzamelende en verbindende functie in het wegennet en hebben bijgevolg een hogere wegcategorie. Op deze wegen wordt voorrang van rechts nauwelijks toegepast, de gewestwegen hebben voorrang ten opzichte van lokale wegen.

Het afschaffen van voorrang van rechts zal leiden tot hogere snelheden in de voorrangswegen, gezien het niet langer nodig zal zijn om het kruispunt met de nodige voorzichtigheid te naderen.

Daarnaast is voor het afschaffen van voorrang van rechts een enorme hoeveelheid bijkomende signalisatie nodig. Dit zou resulteren in een bos aan verkeersborden, terwijl de wegcode net zo is opgevat dat de verkeersregels met zo min mogelijk signalisatie duidelijk worden gemaakt. Bovendien hebben extra verkeersborden op de voetpaden een negatieve impact op de toegankelijkheid van het openbaar domein.

De belangrijkste beweegreden die wordt aangehaald is het verhogen van de verkeersveiligheid. Een snelle analyse leert dat alle zwarte punten op ons grondgebied gelegen zijn op lichtengeregelde kruispunten, of kruispunten met voorrangswegen.

Vraag 2539: Raadslid Chris Marain (11 januari 2024)

Aanpassingen busplan

Overall in Vlaanderen rijden de bussen van De Lijn sinds zaterdag 6 januari volgens een nieuw netwerk. Deze wijziging maakt deel uit van de nieuwe mobiliteitsvisie die in verschillende fases wordt gerealiseerd. In Brugge trad de eerste fase van het nieuwe openbaarvervoersplan al in werking op 1 juli 2023. Via een enquête wilde het stadsbestuur, tussen 2 oktober en 15 november, het vernieuwde plan op objectieve wijze evalueren. De Bruggelingen had de mogelijkheid om deze bevraging digitaal of op papier in te vullen.

De resultaten van de bevraging zijn vooralsnog niet beschikbaar. De verschillende mobiliteitswijzigingen hebben echter een grote impact op de Bruggelingen. Al wie woont, werkt, naar school gaat of ontspant in Brugge en gebruik maakt van het openbaar vervoer krijgt hiermee te maken.

1. Hoe ver staan de diensten met de verwerking van de resultaten van de bevraging over het nieuwe openbaarvervoersplan in Brugge? Wanneer mogen wij de resultaten van de bevraging verwachten?
2. Hoe zullen de resultaten van de bevraging gecommuniceerd worden naar de Bruggelingen zelf?
3. Welke bezorgdheden schuiven de Bruggelingen het vaakst naar voor met betrekking tot de inwerkingtreding van de eerste fase van het vernieuwde openbaarvervoersplan in Brugge?
4. Hoeveel Bruggelingen vulden de enquête over het nieuwe openbaarvervoersplan in Brugge in? Graag een opsplitsing maken per deelgemeente en per leeftijdscategorie.
5. Hoe zal de burgemeester eventuele knelpunten of ontevredenheden van de Bruggelingen over het vernieuwde openbaarvervoersplan aanpakken? Wat zijn volgens de burgemeester 'aanpassingen ter optimalisatie van het vernieuwde openbaarvervoersplan' en wanneer mogen de Bruggelingen deze aanpassingen verwachten?
6. Is de burgemeester zelf bereid om geschrapte haltes opnieuw op te nemen in het vervoersnet?

7. De burgemeester zou maandelijks samenzitten met De Lijn en de vervoersregio om te spreken over de optimalisatie van het vernieuwde openbaarvervoersplan. Hoe vaak zaten de betrokken partijen hierover reeds samen? Hierbij mijn expliciete vraag om de verslagen van die maandelijks vergaderingen te bekomen.

Antwoord 2539:

Aanpassingen bussenplan

Wat vraag 1, 3 en 4 betreft:

De enquête is in volle verwerking. De resultaten worden binnenkort verwacht.

I.v.m. vraag 2: De resultaten worden niet gecommuniceerd naar de individuele burgers. Dit is steeds het opzet geweest. Het is wel de bedoeling met deze resultaten verder aan de slag te gaan om het nieuwe openbaar vervoersplan samen met De Lijn verder te optimaliseren.

I.v.m. vraag 5: Stad Brugge en De Lijn zijn dit nieuwe openbaarvervoersplan al sinds de ingang (01/07/2023) continu aan het evalueren en aan het bijsturen waar mogelijk. Wij zitten meer dan één keer per maand samen met de partners van De Lijn om de meest voorkomende en terechte meldingen en klachten te bekijken. Waar mogelijk wordt er bijgestuurd (zie algemeen BEREK 14/11/2024, presentatie in bijlage).

I.v.m. vraag 6: Geschrapte haltes zijn meestal een gevolg van het verleggen van een lijn. Als er geen bus meer passeert aan de halte, is het ook niet mogelijk om er te halteren. Om deze haltes opnieuw aan te doen, zouden de lijnen hertekend moeten worden. Een wijziging aan een route is niet mogelijk op korte termijn, gezien dit een impact zou hebben op de volledige lijn en bijgevolg het netplan zelf. Binnen het netplan zijn alle lijnen namelijk op elkaar afgestemd, zodat elke bus op het juiste moment, op de juiste locatie is en dat elke chauffeur zijn rij- en rusttijden kan respecteren. Een dergelijke wijziging heeft dus gevolgen op een groot deel van het netplan en kan bijgevolg niet zomaar doorgevoerd worden. Elke vraag zou apart moeten bekeken worden met De Lijn en de oplossing dient gevonden te worden binnen de principes van Basisbereikbaarheid (o.a. budgetneutraal).

I.v.m. uw laatste vraag: Het ambtelijk overleg met De Lijn gaat maandelijks door. Dit met de dienst Mobiliteit van Stad Brugge en de vervoersdeskundigen van De Lijn regio Brugge-Oostende. Sinds het in voege gaan van het nieuwe openbaar vervoersplan (01/07/2023) wordt er echter meerdere keren per maand samengezeten, zowel op ambtelijk niveau als op politiek niveau.

Klik door op document hieronder of zie aparte bijlage bij bulletin van vragen en antwoorden 6.



bva 6 - bijlage -
aanpassingen busse

Vraag 2540: Raadslid Annick Lambrecht (20 november 2023)

Fietszone Gouden-Boomstraat

In de wijk Kristus-Koning zijn er een tijdje geleden meerdere fietszones ingevoerd. Men mag er dus slechts 30 km/uur rijden en de fietsers niet voorbijsteken. Maar de wijkbewoners, onder ander uit de Gouden-Boomstraat, klagen dat de autobestuurders zich niet aan de verkeersregels houden en dus zowel te snel rijden als de fietsers toch inhalen. Verkeerscontroles zijn hier dus meer dan aangewezen. Zeker nu er momenteel werken zijn in de buurt, en er veel werfverkeer is, de wegen er nat en modderig bij liggen en het 's avonds vroeger donker is.

Vragen:

- 1) Hoeveel controles sinds de invoering van de fietszones/fietsstraten zijn er gebeurd?
- 2) Op welke manier en wanneer worden deze controles uitgevoerd?
- 3) Hoeveel boetes werden er ondertussen uitgeschreven?

Antwoord 2540:

Fietszone Gouden-Boomstraat

1. Snelheid

In de wijk Christus Koning worden regelmatig controles rond snelheid uitgevoerd. De politie doet deze controles volgens het integraal en positioneel snelheidsbeleid. Dit wil zeggen dat de politie na een melding eerst objectieve gegevens verzamelt via een anoniem telapparaat. Als de analyse van de resultaten aantoont dat er een snelheidsprobleem bestaat, dan wordt een preventief snelheidsindicatiebord geplaatst om bestuurders te sensibiliseren en een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen. Als er na het preventieve luik nog steeds een snelheidsprobleem is, dan worden gerichte repressieve snelheidscontroles uitgevoerd in 3 fasen. Stelt de politie echter vast dat ook de repressieve controles geen effect hebben, dan worden bijkomende infrastructurele maatregelen aanbevolen.

Hieronder staan alle straten vinden waar snelheidsprocedures werden opgestart:

Houtkaai:

- juli – begin augustus 2022: objectieve/anonieme fase. De analyse van de objectieve resultaten toonde aan dat er zich een snelheidsprobleem stelde: 13,41% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding. Vandaar dat in een volgende fase werd overgegaan tot het plaatsen van een preventief snelheidsindicatiebord.
- maart – april 2023: preventieve/sensibiliserende fase. De analyse van de preventieve resultaten toonde aan dat het oplichten van de gereden snelheid een positief effect had op het verkeersgedrag: resp. 6,79% (rijrichting Scheepsdalelaan) en 3,18% (rijrichting Maria van Bourgondiëlaan) van de bestuurders beging tijdens deze preventieve fase een snelheidsovertreding. Daarom werd deze snelheidsprocedure voorlopig 'on hold' gezet. Vanaf december 2023 zal een evaluatieprocedure worden opgestart zodat kan worden nagegaan of deze positieve evolutie werd bestendig.

Lauwerstraat:

- juli – augustus 2022: objectieve/anonieme fase. De analyse van de resultaten toonde aan dat er zich geen snelheidsprobleem stelde: 'slechts' 8,81% van de bestuurders beging tijdens de gemeten periode een snelheidsovertreding. Omdat dit als normaal beschouwd wordt binnen de zone 30, werd deze procedure afgesloten.

Filips de Goedelaan:

- april 2021: objectieve/anonieme fase. De gegevensanalyse toonde aan dat er zich een snelheidsprobleem stelde: 13,98% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding. Vandaar dat werd overgegaan naar de preventieve fase.
- juni – juli 2021: preventieve/sensibiliserende fase. Resp. 3,58% (rijrichting Graaf Visartpark) en 2,85% (Ezelpoort) snelheidsovertredingen. Omdat het oplichten van de gereden snelheid een positief effect had, werd deze snelheidsprocedure afgerond.

Werfstraat:

- maart 2020: objectieve/anonieme fase: 4,82% snelheidsovertredingen. De snelheidsprocedure werd afgesloten.
- maart – april 2021: preventieve/sensibiliserende fase (n.a.v. werken Scheepsdalelaan): resp. 1,78% (rijrichting Leopold II-laan) en 0,54% (rijrichting Ezelpoort) snelheidsovertredingen. Omdat het oplichten van de gereden snelheid een positief effect had, werd deze snelheidsprocedure afgerond.

Keizer Karelstraat (n.a.v. werken Filips de Goedelaan):

- juli 2023: preventieve/sensibiliserende fase: de analyse van deze preventieve resultaten toonde aan dat het oplichten van de gereden snelheid een positief effect had op het verkeersgedrag: 99,8% van de bestuurders reed voorbeeldig en beging geen snelheidsovertreding. Gelet op deze resultaten, werden daar (voorlopig) geen verdere stappen ondernomen ter handhaving van de snelheid.

Gouden-Boomstraat (n.a.v. werken kruispunt Leopold I-laan x Scheepsdalelaan):

- maart 2021: preventieve/sensibiliserende fase. De resultaten van deze meting toonden aan dat er zich geen snelheidsprobleem stelde: slechts 5,4% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding. Vandaar dat er geen verdere maatregelen werden ingepland in het kader van de snelheidshandhaving.

2. Inhalen

Bij de start van het nieuwe schooljaar doet de politie tijdens de spitsmomenten steeds extra gerichte controles in alle fietszones. Er werden in de maand september 21 gerichte controles gehouden waarbij 3 overtredingen werden vastgesteld.

De rest van het jaar worden de controles rond het inhalen van fietsers uitgevoerd tijdens de reguliere werking. Dit wil zeggen dat wanneer politie-inspecteurs tijdens het uitvoeren van hun toegewezen opdrachten door de fietszones rijden zij natuurlijk optreden wanneer een overtreding wordt vastgesteld. Deze controles worden niet geregistreerd waardoor de politie geen zicht heeft op het aantal controlemomenten.

Hieronder staat een overzicht van overtredingen die werden vastgesteld in de opgegeven fietszone:

| Fietszone | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Eindtotaal |
|--------------------------|----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Gerard Davidstraat | | | | | | | | 1 | 1 |
| Maria van Bourgondiëlaan | | | | | | 1 | | | 1 |
| Eindtotaal | 4 | 250 | 139 | 46 | 24 | 27 | 21 | 15 | 526 |

Vraag 2541: Raadslid Annick Lambrecht (14 december 2023)

Bodemonderzoek in het Stubbekwartier

Een paar weken terug zou er bodemonderzoek plaats gevonden hebben in het Stubbekwartier, meer bepaald op de parking van de A-mode, aan de fiets box in de Zwaluwenstraat en op de hoek Zwaluwenstraat-Leopold II-laan. Een labo zou verdere testen gedaan hebben op eventuele vervuiling en die zouden positief zijn geweest.

Buurtbewoners uiten hun ongerustheid en betreuren dat zij nog geen informatie ontvingen van het stadsbestuur.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

- Klopt het dat er bodemonderzoek werd uitgevoerd?
 - Wat zijn de resultaten? Klopt het dat de testen op vervuiling positief bleken te zijn en in welke mate?
 - Is er gevaar voor de volksgezondheid?
 - Wat zijn de volgende stappen die het stadsbestuur zal nemen?
- Wanneer en hoe zullen bewoners worden ingelicht?



Antwoord 2541:

Bodemonderzoek in het Stubbekwartier

De stad wordt niet systematisch op de hoogte gebracht van een bodemverontreiniging of sanering. Dit is omdat er doorgaans geen actie vanuit de stad verwacht wordt door de OVAM. Als dat nodig zou blijken voor bepaalde risico's voor de openbare gezondheid, dan pas wordt de stad op de hoogte gebracht door de OVAM en/of Agentschap Zorg.

Wel kan de stad aan de hand van het gebruik van de onderaan vermelde tools deze informatie opzoeken en heeft de administratie ook toegang tot het OVAM webloket, waar nog meer informatie op te vinden is. Gezien de vertrouwelijkheid van bepaalde informatie is dit niet voor het publiek toegankelijk. Ook de bodemattesten en bodemonderzoeken kunnen geraadpleegd worden door de medewerkers van de stadsadministratie.

Als antwoord op uw vraag is het evenwel niet duidelijk of de twee locaties met blauwe deksels op de foto's, gelinkt zijn aan ofwel de bodemvervuiling op de Fluvius-site ofwel een andere bodemvervuiling ter hoogte van de A-mode.

Bodemvervuiling ter hoogte van de Fluvius-site (Scheepsdalelaan 56 = bronperceel)

Hier werd vroeger de oude gasfabriek uitgebaut. Op dit bronperceel bevindt zich een gekende bodemverontreiniging, met o.a. cyaniden in het grondwater en het vaste deel van de aarde, minerale olie in het grondwater en het vaste deel van de aarde en PAK's (Polycyclische aromatische koolwaterstoffen) in het grondwater en het vaste deel van de aarde. Op de site werden reeds verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd in het verleden door erkende bodemsaneringsdeskundigen. Het laatste bodemonderzoek was een [beschrijvend bodemonderzoek](#) waarbij de omvang van de verontreiniging in kaart werd gebracht.

Om de bodemverontreiniging in het grondwater en het vaste deel van de aarde aan te pakken, moet een bodemsaneringsproject worden opgesteld. De opmaak van het bodemsaneringsproject wordt afgestemd op de geplande ontmanteling van de bedrijfssite en de herlokalisatie van de bedrijfsactiviteiten. Tussentijds worden de risico's (het potentieel humaan toxicologisch en het actueel verspreidingsrisico) opgevolgd door een erkend bodemsaneringsdeskundige. In afwachting van de opmaak van het effectieve saneringsproject wordt de verontreiniging in het grondwater gemonitord door de erkend bodemsaneringsdeskundige. De monitoring bestaat uit de opvolging van de concentraties aan verontreinigende stoffen in het grondwater omdat op die manier de evolutie van de verontreinigende stoffen duidelijk in kaart te brengen. De bodemsaneringsdeskundige maakt van deze monitoring een tussentijds verslag op met een voorstel tot verdere aanpak. Dit tussentijds verslag wordt beoordeeld door de OVAM.

Wat betreft de omgeving van de Fluvius-site:

Een aantal percelen of gronden die zich rond de Fluvius-site bevinden, richting Scheepsdalelaan zijn 'verspreidingspercelen'. Dit betekent dat er wel verontreiniging voorkomt, maar deze verontreiniging kwam niet op dit perceel zelf tot stand. De erkende bodemsaneringsdeskundige heeft dit vastgesteld door het uitvoeren van metingen en analyses van het grondwater in de omgeving van de site. Het gaat om een verontreiniging van het grondwater (niet van het vaste deel van de aarde). De eigenaars van deze percelen werden door de OVAM hiervan op de hoogte gebracht. Dit staat ook vermeld op het bodemattest van deze percelen. Een bodemattest moet worden opgevraagd bij de OVAM, dit moet minstens gebeuren bij overdracht (verkoop) van de grond. Voor deze percelen werden ook [gebruiksadviezen](#) geformuleerd. Gezien de specificiteit van dit dossier gelinkt met de cyanide-problematiek die in het verleden aan het licht gekomen is, polste de milieudienst al geregeld bij Fluvius en OVAM om op de hoogte te blijven van de genomen stappen en timing van de sanering.

Voor zover geweten bij de milieudienst is er geen gevaar voor de volksgezondheid voor de omwonenden. Voor een aantal specifieke percelen heeft de OVAM wel een aantal voorzorgsmaatregelen geadviseerd aan de betrokkenen, met betrekking tot het gebruik van grondwater.

Bodemvervuiling ter hoogte van A-mode

Aan de andere zijde van de Zwaluwenstraat bevindt zich de A-mode.

Op deze locatie werd in het verleden een risico-inrichting uitgebaat, waardoor een oriënterend bodemonderzoek noodzakelijk was. Uit dit oriënterend bodemonderzoek blijkt dat er door bodemverontreiniging met minerale olie in het vaste deel van de aarde en BTEX (een acroniem dat verwijst naar een kleine groep aromatische koolwaterstoffen, met name benzeen, toluen, ethylbenzeen en xyleen) in het grondwater en het vaste deel van de aarde verder onderzoek noodzakelijk is.

De volgende stap is de opmaak van een beschrijvend bodemonderzoek, waarbij de omvang van de verontreiniging in kaart wordt gebracht en wordt bekeken of sanering nodig is. Als er een ander perceel verontreinigd is dan het perceel waarop de risico-activiteit zich bevond, dan zal de eigenaar hiervan verwittigd worden door de OVAM. De verplichting om verdere stappen te ondernemen, rust in dit geval niet op de eigenaar van het verspreidingsperceel, maar bij de exploitant, gebruiker of eigenaar van de grond waar de bodemverontreiniging wél tot stand kwam. Dit wordt uitdrukkelijk vermeld op het bodemattest of in een brief van de OVAM.

De stad werd niet door OVAM of Agentschap Zorg gecontacteerd, wat er op wijst dat er door de erkend bodemsaneringsdeskundige geen direct gevaar voor de Volksgezondheid vermoed wordt. Als dat zou nodig zijn, dan zouden de betrokken omwonenden rechtstreeks gecontacteerd worden door OVAM, Agentschap Zorg of de eigenaar of exploitant van de grond, maar dergelijke communicatie verloopt normaliter niet via de stad.

Zoals hierboven vermeld, heeft de OVAM enkele tools ter beschikking waarop men meer informatie vindt over bodemonderzoeken of bodemverontreiniging:

- A) Het OVAM geoloket: <https://services.ovam.be/ovam-geoloketten/#/bodemdossier?x=140410&y=198535&z=9>
Daar vindt u op welke locaties er reeds bodemonderzoeken werden uitgevoerd, waar de bodem werd gesaneerd en welke gronden er reeds werden onderzocht.
- B) Sinds kort heeft de OVAM ook een website waar u op een bepaalde locatie informatie kan vinden over de bodemkwaliteit <https://ovam.vlaanderen.be/web/bodemkwaliteit/home> Via deze site kunt u de bodemverontreinigingsfiche bekijken van bepaalde gronden. Let op, niet alle bodemverontreinigingsfiches kunnen geconsulteerd worden. Bepaalde info is afgeschermd en kan enkel door de eigenaar bekeken worden.
- C) Ook nieuw is de bodemverontreinigingsverkenner. Dit is een platform waar enerzijds info te vinden is uit het grondeninformatieregister en informatie over zorgzaam beheer van bodems. Ook deze kaart is publiek toegankelijk.
<https://www.dov.vlaanderen.be/portaal/?module=bodemverontreinigingsverkenner>

Vraag 2542: Raadslid Chris Marain (30 januari 2024)

Onderzoek IBA's Tillegempark

Recent werd ik door meerdere bewoners van het residentieel Tillegempark te Sint Michiels gecontacteerd over eerder 'vreemde gang' van zaken van nieuwe zeer kort op dag aangekondigde controlevereisten op aanwezigheid en vnl. goede functionele werking van **IBA's** (Individuele Behandeling Afvalwater systemen: **zorgen voor de verwerking van het afvalwater bij woningen die niet direct op het gemeentelijke riool zijn aangesloten**).

Blijkbaar kregen recent een aantal, maar dus niet alle, inwoners van deze bosrijke wijk een schrijven van Stad Brugge m.b.t. een nakende gedwongen controle op functionerende IBA's.

Blijkbaar ontvingen enkel bepaalde bewoners, o.a. met vb. ruim 20 jaar bewoning aldaar, een dergelijk schrijven van bevoegde dienst voor een dringende verplichte noodzaak tot een gedwongen onderzoek over de vereiste goede werking van IBA's (dergelijk kost algauw extern 300€)?

Waarbij indien dergelijk te voorzien onderzoek niet zelf uitgevoerd en resultaten op korte termijn geadviseerd aan Stad, de betrokken dienst dergelijke controles zelf zou uitvoeren, met de nodige extra kosten tot gevolg en indien niet OK, ook onmiddellijk gevolgd door een PV ...

Men vindt deze blijkbaar ad hoc nieuw (?)toegepaste regelgeving(?) eerder vreemd, terwijl in ruim 20 jaar door meerdere gezinnen of bewoners in deze wijk niet eerder gekend was.

Daarom enkele vraagjes:

- Is dit een nieuwe of bestaande Stedelijke of Vlaamse wetgeving op dergelijke IBA controles? Zo ja, wat houdt deze concreet in?
- Met betrekking tot deze nieuwe manier van verplichte controles met een vrij dreigende (zeer korte deadline) communicatie van stad, is deze voor alle bewoners met een IBA op plaatsen waar niet kan aangesloten worden op gemeentelijke riool van toepassing of worden er steekproef gewijs(?) enkele bewoners (om welke reden ook?) hiertoe uitgetrokken en zo ja, waarom niet algemeen?
- In principe met goed werkende IBA's komt het gezuiverde afval water in de lokale grachten van het bosrijke park terecht. Echter wegens het door meerdere bewoners tevens aangeklaagde weinige of quasi geen regelmatige onderhoud van deze grachten (steeds vol met slib, bladeren e.a.) ... is dergelijke afwatering soms effectief verstoord & lopen deze grachten regelmatig over.
Met de recente wateroverlast van aantal onderlopende straten aldaar als gevolg. Kunnen deze grachten toekomstig eventueel meer op regelmatige basis (op initiatief van Stad) onderhouden en uitgeslibd worden?

- Is zelfde regelgeving op IBA controles ook van toepassing in andere Brugse residentiële parken? Blijkbaar wordt er met andere woorden hiervoor weinig tijd gegeven aan de betrokken mensen voor uitvoering van eigen controles, waarbij in de uitgestuurde stadscommunicatie tevens met onmiddellijke beboeting wordt bedreigd. Kan hier meer respons; vb. tijd voorzien worden teneinde de mensen niet op onnodige kosten en directe boetes te jagen? Bewoners stellen zich hierbij enige inhoudelijke en vormelijke vragen m.b.t. deze vereisten ...

Antwoord 2542:

Onderzoek IBA's Tillegempark

Het overgrote deel van de woningen in Brugge kan (gelukkig) aangesloten worden op de openbare riolering, waardoor het huishoudelijk afvalwater gezuiverd kan worden in de rioolwaterzuiveringsinstallatie van Aquafin. Maar op sommige, afgelegen plaatsen, zoals bijvoorbeeld in het buitengebied of in een villawijk waar de villa's heel erg ver uit elkaar staan, zijn de maatschappelijke kosten voor de aanleg van een openbare riolering niet verantwoord en daarom liggen deze in een zogenaamde 'rode zone' in het zoneringsplan van de Vlaamse Overheid (MB op 9 juni 2008). Op basis van dit zoneringsplan dienden er iets minder dan 900 IBA's (Individuele Behandelingsinstallatie voor Afvalwater) geplaatst te worden bij bestaande woningen in Brugge.

Dat betekent dat er een verplichting is om een zogenaamde IBA te plaatsen, zodat het afvalwater toch tot op zekere hoogte gezuiverd wordt, vooraleer het in het milieu, bijvoorbeeld een waterloop, terechtkomt. Dit is niet alleen van groot belang om tot voldoende propere waterlopen en een goede grondwaterkwaliteit te komen (*het is trouwens niet zo goed gesteld met de Vlaamse waterlopen en Vlaanderen wordt daarvoor op de vingers getikt door Europa*), maar het is ook zeker een kwestie van openbare hygiëne want huishoudelijk afvalwater is sterk vervuild met ziektekiemen, om over de geurhinder nog maar te zwijgen als huishoudelijk afvalwater zomaar in grachten geloosd wordt. Dit is geregeld in de Vlaamse milieuwetgeving, meer bepaald Vlarem II (bijv. artikel 6.9.2; 6.2.2.4.1.§1), maar ook in artikel 4 van de Gemeentelijke verordening voor lozing van huishoudelijk afvalwater (...) geldt een verplichting voor het behandelen van huishoudelijk afvalwater in een individuele behandeling om aan te wettelijke lozingsnormen te voldoen (goedgekeurd door de Gemeenteraad van 3/2/2020). Het is dus verboden om huishoudelijk afvalwater te lozen op oppervlaktewater. Bij nieuwbouwwoningen in dergelijke 'rode zones' wordt dat bovendien ook steeds opgelegd in de omgevingsvergunning. De stad (cluster omgeving) is bevoegd voor de handhaving.

In tegenstelling tot sommige andere gemeenten, is er in Brugge door het stadsbestuur een bijzonder interessante regeling uitgewerkt voor de Brugse woningen die niet op de riolering kunnen aansluiten, maar dus zelf een IBA moeten installeren. Vanuit financiering uit de Aquario-portefeuille kunnen al deze mensen een gratis IBA laten plaatsen door Farys, om zo te voldoen aan deze wettelijke verplichting (ze moeten wel zelf instaan voor operationele kosten zoals bijvoorbeeld het elektriciteitsverbruik) (= OPTIE 1). Het collectief plaatsen van IBA's bij burgers die niet kunnen aansluiten op riool werd in 2011 opgestart door de stad in samenwerking met Farys (zie GR van 25/1/2011 en 15/12/2015).

Het is evenwel zo dat men, om welke voor reden ook, niet verplicht is om in te gaan op dit mooie voorstel betaald door de stad. Maar wie er niet op ingaat, die moet er dan wel zelf op eigen kosten voor zorgen dat er een IBA geïnstalleerd wordt en dat het water op zo'n manier gezuiverd wordt dat het voldoet aan de Vlarem II wetgeving (= OPTIE 2), want wij kunnen uiteraard niet toestaan dat iemand zomaar de omgeving vervuult met huishoudelijk afvalwater en dat zou ook niet eerlijk zijn naar het gelijkheidsbeginsel toe: de milieuwetgeving is er niet alleen voor de brave burgers, maar geldt voor iedereen.

Let wel, zelfs voor wie niet ingaat op het aanbod van een gratis IBA geplaatst door Farys (OPTIE 1), is er nog een financiële tegemoetkoming. Men kan, als men kan aantonen dat de IBA naar behoren functioneert (met een analyseverslag door een erkend lab), een vrijstelling van heffing op het lozen van afvalwater bekomen – telkens voor 5 jaar. De milieudienst van de stad helpt de mensen hierbij, zodat ze dit financiële voordeel kunnen bekomen en het is één van de reguliere taken van de milieudienst om de goede werking van deze IBA's in Brugge op te volgen en vervuiling van het oppervlaktewater op te sporen, zowel bij bedrijven als bij huishoudens. Het heeft namelijk geen zin dat de maatschappij zoveel geld investeert in rioleringen en IBA's als dat niet ten goede komt van waarvoor het bedoeld is: propere waterlopen en een goede openbare hygiëne.

Een aantal mensen koos er voor om zelf een IBA te installeren (zonder Farys = OPTIE 2). Daarom contacteerde de milieudienst deze laatste groep mensen nog eens in de eerste plaats om hen te wijzen op het gratis aanbod via Farys voor het geval ze eigenlijk nog geen IBA hadden of alsnog liever willen overstappen naar het gratis systeem van Farys (wat sommigen ook al deden), maar ook, dat als ze daar echt niet op willen of wilden ingaan, ze wel zullen moeten aantonen dat ze zelf een goed functionerende IBA hebben, zoals de Vlarem wetgeving dat voorschrijft. Deze specifieke doelgroep werd aangeschreven, het is dus onjuist dat dit steekproefsgewijs zou verlopen.

Er heeft voor alle duidelijkheid nog niemand een PV ontvangen of boete moeten betalen in navolging van deze brieven, en wie de nodige stappen zet om binnen een redelijke termijn te voldoen aan de geldende milieuwetgeving hoeft nergens mee in te zitten. Wie niet reageert, krijgt dus uiteraard eerst nog een aanmaning. Het is evenwel niet uit te sluiten dat wie koppig blijft weigeren om een IBA te plaatsen of een IBA heeft die slecht functioneert en men weigert om hiervoor het nodige onderhoud te laten doen om te voldoen aan de Vlarem-wetgeving, men zich wel op termijn aan een proces verbaal kan verwachten als dat nodig blijkt uit eigen controlestaten. Wij kunnen dat als maatschappij niet tolereren als sommigen pertinent het oppervlaktewater blijven vervuilen. In de communicatie naar deze mensen werd dit trouwens heel helder uitgelegd. Voor wie het toch nog niet duidelijk zou zijn, kan steeds ook telefonisch contact opnemen met de milieudienst waarna alles nog eens uitgelegd kan worden en waar mogelijk de mensen geholpen worden om zich in orde te stellen.

Specifiek voor het afstroomgebied van de Kerkebeek in Sint-Michiels vroeg de Vlaamse MilieuMaatschappij onze milieudienst om te waken over deze IBA-problematiek, aangezien de waterkwaliteit van de Kerkebeek, deels hierdoor, ter traag verbetert. Het zal een werk van lange adem zijn, maar onze milieudienst zal dat ook verder blijven doen tot de laatste vervuiliingsbron aangepakt is.

Het onderhoud van de grachten, is geen bevoegdheid van de cluster openbaar domein. Als de grachten zich op privéterrein bevinden en er geen overdracht heeft plaatsgevonden naar het openbaar domein, dan zijn deze mensen wellicht zelf verantwoordelijk voor het beheer van hun grachten. Maar mocht het toch gaan over grachten beheerd door een publieke waterbeheerder, dan verwijzen wij u graag door naar mijn collega van Openbaar Domein.

Vraag 2543: Raadslid Janos Braem (28 december 2023)

Aanpassing busnetwerk Sint-Andries

In bijlage een voorstel van iemand om de lijnen 2 en 3 aan te passen. Het lijkt me een interessant voorstel, zeker aangezien het een aantal problemen oplost die zich nu stellen, zoals de bediening van de hele regio rond de Torhoutse Steenweg.

- Is dit voorstel al eens bekeken geweest?
- Klopt de argumentatie van de persoon in bijlage?
- Is het eventueel mogelijk om dit in een volgende herziening van het busplan aan te passen?

Klik door op document hieronder of zie aparte bijlage bij bulletin van vragen en antwoorden 6.



bva 6 - bijlage -
analyse van een aan

Antwoord 2543:

Aanpassing busnetwerk Sint-Andries

Dit voorstel werd overgemaakt aan De Lijn. Zij zullen dit verder onderzoeken binnen het netplan.

Een wijziging aan deze routes is op korte termijn echter niet mogelijk. Dergelijke wijzigingen hebben een grote impact op de volledige lijnen en bijgevolg het netplan zelf. Binnen het netplan zijn alle lijnen momenteel namelijk op elkaar afgestemd, zodat elke bus op het juiste moment, op de juiste locatie is en dat elke chauffeur zijn rij- en rusttijden kan respecteren. Een dergelijke wijziging heeft dus gevolgen op een groot deel van het netplan en kan bijgevolg niet zomaar doorgevoerd worden.

Van zodra dit grondig nagekeken is door De Lijn, waarschijnlijk tegen de zomer 2024, koppelen wij dit met u terug.

Vraag 2544: Raadslid Annick Lambrecht (28 november 2023)

Fietszones

Heel wat steden en gemeenten in Vlaanderen, ook de stad Brugge, installeerden onlangs 'fietszones'. Dit zijn straten waarin gemotoriseerd verkeer maximaal 30 km/u mogen rijden en de fietsers niet mogen inhalen. De Vlaamse regering heeft nu beslist dat steden en gemeenten vaste, onbemande flitscamera's of zelfs trajectcontroles mogen plaatsen in fietsstraten. Voorheen konden overtredingen binnen een fietszone enkel worden vastgesteld door politiemensen ter plaatse te laten controleren. Het is de bedoeling dat ook snelle bromfietsen en speedpedelecs, die ook een nummerplaat hebben, kunnen worden geflitst. Zo kunnen steden en gemeenten de snelheidslimiet in fietszones "efficiënt" handhaven.

Vragen:

- 1) Hoeveel controles zijn er sinds de invoering van de fietszones/fietsstraten gebeurd door politie? Kan overzicht per fietsstraat en per fietszone?
- 2) Op welke manier en wanneer worden deze controles uitgevoerd?
- 3) Hoeveel boetes werden er uitgeschreven voor inbreuken in fietsstraat alsook in fietszone sinds hun invoer? Graag overzicht per fietsstraat en fietszone.
- 4) Is Brugge van plan om onbemande camera's in te zetten in fietsstraten en/of fietszones omdat dat nu kan? Zo ja, wat is timing en waar gaat men dit doen? Zo niet, wat is reden om dit niet te doen?

Antwoord 2544:

Fietszones

De controle op de naleving van de verkeersregels in de vele fietszones zit in de reguliere werking van de politie.

Als er echter een melding binnenkomt over een specifieke fietsstraat, dan wordt er een projectmatige knelpuntenanalyse opgestart waarbij eerst het probleem in kaart wordt gebracht zodat er vervolgens gepaste acties (sensibiliserend, educatief, preventief of repressief) georganiseerd kunnen worden.

Hieronder vindt u een overzicht van het aantal inbreuken die opgesteld werden sinds de invoering van de eerste fietsstraten.

De reden dat de cijfers van de Filips de Goedelaan eruit springen is omdat er in het verleden voor deze straat verschillende meldingen zijn binnengekomen, er werd bijgevolg een projectmatige knelpuntenanalyse opgestart.

Uit deze knelpuntenanalyse is er naar voor gekomen dat handhaving noodzakelijk was en deze handhaving werd dan ook intensief uitgevoerd in deze straat.

Hierdoor komen wij op een hoog cijfer voor de Filips de Goedelaan.

| Fietszone | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Eindtotaal |
|--------------------------|----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Edward de Denestraat | | | | 1 | 1 | 4 | 4 | 1 | 11 |
| Filips de Goedelaan | | 250 | 137 | 41 | 11 | 17 | 8 | 1 | 465 |
| Geldmuntstraat | | | | | | | | 2 | 2 |
| Gerard Davidstraat | | | | | | | | 1 | 1 |
| Korte Zilverstraat | | | | | | | | 1 | 1 |
| Leopold Debruynestraat | | | | | 3 | | | | 3 |
| Maria van Bourgondiëlaan | | | | | | 1 | | | 1 |
| Moerstraat | | | | | | | | 1 | 1 |
| Noordzandstraat | | | | | | | | 2 | 2 |
| Noorweegse Kaai | | | | | | | 1 | | 1 |
| Steenstraat | | | | | | | | 1 | 1 |
| Ter Looigemweg | | | 1 | | | | | | 1 |
| Veldstraat | | | 1 | 1 | | 2 | | | 4 |
| Vestingstraat | | | | | 1 | 2 | 1 | 2 | 6 |
| Weidestraat | | | | | 2 | | 3 | | 5 |
| Werfstraat | 4 | | | 3 | 2 | 1 | 1 | | 11 |
| Zandstraat | | | | | 4 | | 3 | 2 | 9 |
| Zuidzandstraat | | | | | | | | 1 | 1 |
| Eindtotaal | 4 | 250 | 139 | 46 | 24 | 27 | 21 | 15 | 526 |

Er zijn momenteel geen intenties om in deze zones noch ANPR camera's noch bewakingscamera's te voorzien. Enkel in de autoluwe straten werden ANPR camera's voorzien in het kader van het shopping gebeuren.

Camerabewaking moet steeds doordacht ingepland worden, waarbij de principes van proportionaliteit en subsidiariteit moeten gerespecteerd worden. In dit geval staat camerabewaking niet in verhouding tot de inbreuk op de privacy van de gebruikers van de openbare ruimte en de omwonenden. Er zijn voldoende alternatieven voorhanden om toezicht te houden op de verkeersstroom in deze straten.