

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**25ste jaargang**

**nr. 9 – 10 maart 2020**

---

**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 1161: Raadslid Dirk Barbier (25/09/2019)**

### **Verkeer Evendijk West**

Vanuit de verkeerscommissie Blankenberge wordt via inwoners van Evendijk West gerapporteerd dat regelmatig vrachtwagens, komende richting Brugge, op de N 31 de volle lijn dwarsen om de Evendijk West in te rijden richting Blankenberge.

De verkeersbelemmering op de N 31 vòòr de Evendijk West is blijkbaar niet voldoende om dit manoeuvre te beletten.

Nochtans is deze weg en het verlengde ervan, de Zeebruggelaan, verboden voor zwaar vervoer. Een voorrangsbord B 21 met voorrang richting Blankenberge is er niet, terwijl aan de andere zijde het bord B 19 er wel is.

Vraag:

Is het mogelijk daar te controleren en het tonnage verbod toe te passen op beide straten. Met plaatsen van de nodige borden.

### **Antwoord 1161:**

### **Verkeer Evendijk West**

Ter hoogte van de N31 - Evendijk West werd alle signalisatie nagekeken door de Unit Verkeerstechniek. Het bord C21 (tonnageverbod) op het kruispunt N31 - Evenwijk West werd weggenomen naar aanleiding van werken die op deze locatie werden uitgevoerd door Telenet en blijkbaar werd dit bord niet terug geplaatst bij het einde van deze werken. Er werd ondertussen opdracht gegeven aan de Dienst Openbaar Domein om dit bord terug te plaatsen. Op Brugs grondgebied is verder alle wettelijk noodzakelijke signalisatie (verkeersborden, wegmarkeringen, paaltjes) aanwezig, ook op de N31 Baron de Maerelaan.

Een bord B21 (voorrang van doorgang - voorrang op het kruisende verkeer) is niet aanwezig op ons grondgebied aangezien er geen enkele locatie is waar er een te nauwe doorgang zou zijn langs de Evendijk West. Er zijn hoogstens minieme wegversmallingen die het kruisen echter niet belemmeren. Het bord B21 mag slechts geplaatst worden wanneer het kruisen van voertuigen onmogelijk is.

Het is wel correct dat men op de Evendijk West (grondgebied Blankenberge) een B19 (voorrang van doorgang - geen voorrang op het kruisende verkeer) heeft geplaatst (volgens googlemaps reeds sedert 2009).

De verboden verkeersbeweging, waarvan sprake in uw schriftelijke vraag, wordt door middel van de geplaatste signalisatie zo goed als onmogelijk gemaakt. Tijdens 5 anonieme toezichtsmomenten (in totaal 7u25, zie gedetailleerde gegevens hieronder) werd slechts één inbreuk vastgesteld. Dit betrof dan nog een voertuig dat vanuit de Evendijk West links de N31 opreed in plaats van rechts af te slaan. De verboden verkeersbeweging (vanaf de N31 komende van Brugge de Evendijk West indraaien) werd geen enkele maal vastgesteld. Op basis van deze vaststellingen wordt het specifiek toezicht afgebouwd en wordt dit meegenomen in de reguliere toezichtspatrouilles die door de Dienst verkeerszaken in Zeebrugge worden uitgevoerd.

Toezicht uitgevoerd op :

27/02/20 – 11u15-11u45 : geen inbreuken

28/02/20 – 13u45-15u15 : 1 overtreding. 26 voertuigen kwamen uit de Evendijk-West gereden, 1 bestuurder draaide linksaf, tegen het verkeer in, richting Zeebrugge. 1 voertuig maakte rechtsomkeer t.h.v. de lichten, gevaarlijk maar niet verboden.

02/03/20 – 13u30-14u00 : geen inbreuken

02/03/20 – 10u25-12u20 : geen inbreuken. 31 voertuigen kwamen uit de Evendijk-West gereden en draaiden allemaal rechtsaf. 5 voertuigen maakten rechtsomkeer t.h.v. de lichten.

03/03/20 – 06u15-09u15 : geen inbreuken. 107 voertuigen kwamen uit de Evendijk-West gereden en draaiden allemaal rechtsaf. 1 voertuig maakte rechtsomkeer t.h.v. de lichten.

## **Vraag 1162: Raadslid Karel Scherpereel (25/09/2019)**

### **Aankoop herbruikbare bekere**

Op 26 juli gaf u een zeer uitvoerig en gefundeerd antwoord op een vraag van een raadslid over het uitlenen van herbruikbare bekere. Ik begrijp volkomen dit antwoord en kan er ten volle inkomen dat de hygiënische toestand i.v.m. dat onderwerp zeer belangrijk is. In uw antwoord formuleerde u op het einde: "Dit alles wordt de komende maanden verder onderzocht met oog op een beslissing door het college van burgemeester en schepenen."

De wetgeving, goedgekeurd op 22 maart 2019, verplicht overheden om duurzaam cateringmateriaal in te zetten. De stad zal dan hoe dan ook moeten investeren in herbruikbare bekere. Ze kan zelfs beroep doen op 'subsidies voor lokale besturen' gegeven door OVAM. Er zijn heel wat prijsverschillen tussen herbruikbare bekere maar als we de standaardbeker van 25 cl nemen waar we zowel bier als water, cola, limonade,... dan merk ik dat die onbedrukt tussen de 30 tot 40 cent per stuk kost. Als je dat in een hele grote hoeveelheid koopt dan heeft het aantal bekere in de bestelling uiteraard een invloed op de prijs en komt dit iedereen ten goede. (Bedrukt moet u er een 15 cent bijtellen)

Hebt u al de mogelijkheid onderzocht om massaal herbruikbare bekere (met of zonder gedrukt logo van de stad Brugge) te bestellen, de subsidies (als dit kan en mag) daarvoor aan te vragen en die bekere tegen kostprijs aan Brugse scholen, verenigingen, buurcomités, jeugdverenigingen, enz aan te bieden? Dit is een win-win-situatie en de verantwoordelijkheid rond hygiëne, stockeren, verliezen, e.d. zijn hier ten laste de inrichtende organisatie.

### **Antwoord 1162:**

#### **Aankoop herbruikbare bekere**

De milieu-impact van evenementen is vrij groot. Het gebruikte cateringmateriaal kent vaak een heel korte gebruiksfase: dranken worden geserveerd in plastic wegwerpbekertjes of -verpakkingen. Op 22 maart 2019 besliste de Vlaamse Regering vanaf 1/1/2020 het serveren van drank in recipiënten voor eenmalig gebruik bij evenementen streng te reguleren. Serveren van

drankverpakkingen voor eenmalig gebruik is verboden, tenzij de organisator een systeem voorziet dat garandeert dat minstens 90% van de eenmalige recipiënten gescheiden wordt ingezameld voor recyclage. In 2022 wordt het percentage verhoogd tot 95%.

Eveneens vanaf 1/1/2020 is het voor de lokale besturen verboden in hun eigen werking en bij door hen georganiseerde evenementen drank te serveren in wegwerpverpakkingen. De nieuwjaarsdrink was het eerste grootschalige evenement waar de stad herbruikbare bekertjes heeft aangeboden. Eerder werden er al herbruikbare bekertjes gebruikt op kleinschaligere evenementen zoals (H)eerlijk Brugge.

Om aan deze bepalingen tegemoet te komen besliste het College op 7 oktober 2019 dat een openbare aanbesteding voor een raamcontract voor het uitlenen, wassen en eventueel ook leveren en ophalen van herbruikbare bekertjes voor de eigen evenementen wordt georganiseerd. Derden kunnen echter geen gebruik maken van dit raamcontract.

Verenigingen kunnen wel een beroep doen op SOBO, De Kringwinkel 't Rad of private dienstverleners (bijv. Festicup, Ecocup, Rekwup, Durapack, ...). Meer info is te vinden op de site van OVAM: [www.ovam.be/degroenevent](http://www.ovam.be/degroenevent).

Om de Brugse verenigingen zo goed mogelijk te informeren, maakt ook de stad een communicatie klaar. Deze zal binnenkort worden verspreid.

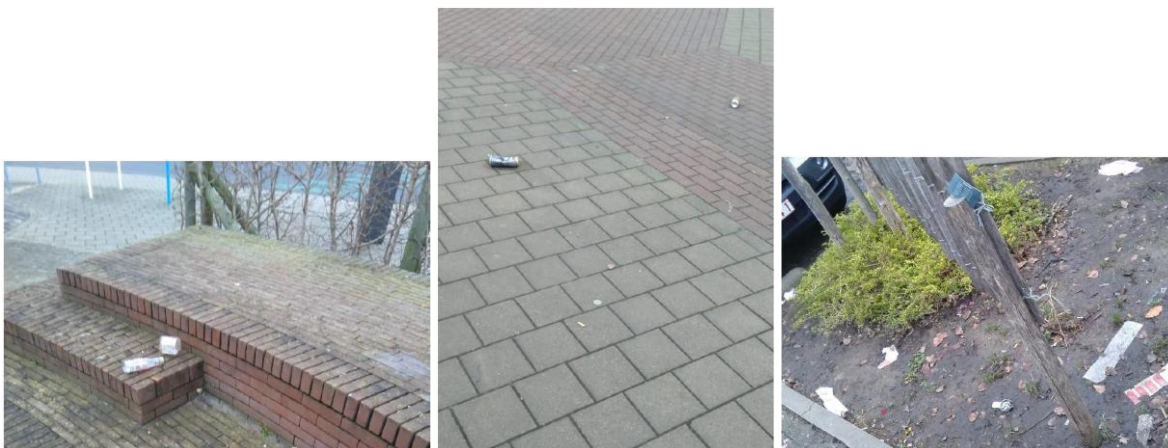
### **Vraag 1163: Raadslid Janos Braem (31/12/2019)**

#### **Afval/vuilbakken Veemarkt**

Graag had ik een schriftelijke vraag ter publicatie gesteld. Ik hoorde dat er weinig vuilbakken zijn in het winkelcomplex aan de Veemarktstraat / Sint-Pieterszuidstraat. Er is daar een mooie rotonde aangebracht met zitgelegenheid, maar er zijn nergens vuilbakken te bespeuren. Enkel de winkelketen Action en Colruyt hadden een vuilbak geplaatst aan hun ingang.

Ik vond het dan ook jammer om te moeten vaststellen dat er toch afval werd achter gelaten. Getuige hiervan de foto's in de volgende pagina.

Zou er eens kunnen gekeken worden om daar vuilbakken te plaatsen? Eventueel in samenspraak met de verschillende ketens daar ter plaatse?



## **Antwoord 1163:**

### **Afval/vuilbakken Veemarkt**

Dit antwoord liet iets langer op zich wachten omdat we hierover in dialoog gingen met de beheerder van dit private terrein.

In de loop van januari ging een medewerker van cluster Openbaar Domein ter plaatse langs, hij kon vaststellen dat inderdaad her en der wat zwerfvuil aanwezig was, evenwel zonder dat het probleem zeer grote proporties aan neemt.

Het betreft hier geen openbaar domein en bijgevolg is het aan de private eigenaars, huurders, ... om het terrein proper te houden (art. 4 van het algemeen reglement inzake afval en openbare netheid).

De beheerder van het terrein (Retail Estates) werd door de dienst Openbaar Domein gewezen op de problematiek en gevraagd het terrein net te houden. De beheerder van het terrein meldde ons dat ze ook zelf reeds hadden vastgesteld dat het onderhoud onvoldoende is.

Daarom hadden zij reeds het initiatief genomen om een test te doen in de maand maart met een verdubbeling van de frequentie van de poetsbeurten. Ze vragen de stad om het resultaat van deze test af te wachten en daarna samen te evalueren. Retail Estates mag als private terreinbeheerder zelf beslissen over het al dan niet (bij)plaatsen van afvalmanden. Zij meldden ons dat hun ervaring uit andere retailparken leert dat vuilbakken plaatsen meestal heel veel afval aantrekt en het sluikestorten in de hand werkt. Voorlopig mikken ze dus eerder op het inrichten van meer zwerfvuilbeurten om het probleem aan te pakken.

## **Vraag 1164: Raadslid Sandrine De Crom (20/01/2020)**

### **Zebrapad met verschillende kleurtjes**

Zou een dergelijk zebrapad met verschillende kleurtjes ons bestaan niet een beetje kunnen opvrolijken ? Ik dacht aan de zebrapaden die leiden naar stadsparken. Kwestie van de wandeling naar het park ook al plezierig te maken? Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de zebrapaden die naar het Graaf Visartpark leiden. Of de zebrapaden aan scholen? Een beetje kleur in de stad? Een beetje extra vrolijkheid ?



## **Antwoord 1164:**

### **Zebrapad met verschillende kleurtjes**

Brugge is de eerste stad in West-Vlaanderen die de regenboogverklaring heeft ondertekend en een regenboogactieplan heeft uitgewerkt. Onder andere de aanleg van een regenboogzebrapad staat

opgenomen in dit plan. Daarover is het voorbije jaar heel wat verkennend onderzoek gebeurd door de diversiteitsdienst en dienst openbaar domein.

De aanleg van een regenboogzebrapad zal inderdaad zichtbaarheid en erkenning geven aan de LGBTI-groep in onze stad. Met dit symbool tonen we dat Brugge een veilige thuishaven is voor iedereen ongeacht seksuele voorkeur of genderidentiteit. We sluiten hier aan bij steden als Antwerpen, Brussel, Eeklo, Halle, Gent, Genk en Hasselt. Ook internationaal bekeken zijn er talrijke steden die een regenboogzebrapad hebben aangelegd.

Vanuit juridisch oogpunt is een regenboogzebrapad sterk af te raden op een openbare weg; althans zo luidt het advies van zowel de politie als het agentschap wegen en verkeer:

- Politie: Er is geen juridisch kader waarin het regenboogzebrapad opgenomen is. Dit wil zeggen dat er bij een eventueel ongeval onduidelijkheid kan zijn over de rechtsgeldigheid van het zebrapad en de voorrangsregeling. Als er een onduidelijkheid is, kan de wegbeheerder (stad) hiervoor in gebreke gesteld worden. We adviseren dan ook om een dergelijk zebrapad niet op het openbaar domein aan te leggen.
- Agentschap wegen en verkeer: Na een eerdere aanvraag van een andere gemeente, is het aanbrengen van regenboogzebrapaden besproken op de Commissie Verkeer en Mobiliteit van AWW. Daar werd besloten om niet in te gaan op hun aanvraag gezien dit in strijd is, naargelang de uitvoeringswijze, met de wegcode en/of een aantal geldende dienstorders (aanbrengen van markeringen rekening houdend met motorrijders, aanbrengen van gekleurde markeringsproducten op de rijbaan, standaardbestek 250).

Bij de afweging van locaties dient ook nog rekening gehouden te worden met volgende aspecten:

- technisch: Vooral op kasseien is de hechting een probleem. Het is aangewezen dit te zien als een éénmalige actie zonder toekomstig onderhoud (niet meer vernieuwen na slijtage – verwijderen als het er door slijtage 'slordig' begint uit te zien);
- esthetisch: advies monumentenzorg wordt gevraagd voor voorgestelde locaties in binnenstad;

Gezien we niet strijdig met de wegcode willen handelen, heeft openbaar domein bekeken op welke locaties we een regenboogvlak kunnen voorzien en dit op een plaats waar geen gemotoriseerd verkeer komt. De keuze gaat hierbij naar het Zilverpand. Meer bepaald de tunnel waar je via de Noordzandstraat de site van het Zilverpand kan inlopen. Zo bekomen we zichtbaarheid zowel langs de straatkant als vanuit het Zilverpand. De ondergrond voor deze locatie zijn tegels en geen kasseien. Dit zou eveneens voor een langere levensduur kunnen zorgen van het regenboogelement.

We stellen daarnaast ook voor om regenboogkleuren aan te brengen aan 3 zebrapaden verspreid over de Finse piste van Sport Vlaanderen. De eigenaar van deze site gaat hiermee akkoord. Deze locatie werd niet toevallig gekozen. Sport is nog te vaak een bastion van stereotiepe mannelijkheid en heteroseksualiteit, maar uiteraard zijn er binnen de sportwereld ook holebi's en transgenders aanwezig. Sport blijkt de sociale kring met het hoogste percentage holebi's dat niet uit de kast is gekomen. Daarom is de keuze voor Sport Vlaanderen zeker symbolisch te noemen. Heel wat scholen, sportclubs, verenigingen en individuen komen naar het centrum om hun sport te beoefenen. Bijkomend op de aanleg van de zebrapaden, stellen we voor om een infobord te voorzien op de piste van Sport Vlaanderen die duiding geeft bij dit initiatief. Deze combinatie geeft een optimale zichtbaarheid en duiding bij het regenboogelement zowel op en voor het terrein. Deze voorgenoemde voorstellen werden besproken én goedgekeurd tijdens de collegezitting van 2 maart 2020.

Met dit initiatief zou Brugge kunnen bijdragen aan het doorbreken van het taboe rond seksuele geaardheid en oriëntatie. We streven immers naar gelijke kansen voor allen in een warme stad waarin iedereen zich welkom voelt.

**Vraag 1165: Raadslid Olivier Strubbe (28/01/2020)**

## **Heraanleg Bossiersgoed Dudzele**

Graag kom ik nog eens terug op mijn vorige schriftelijke vraag ivm Bossiersgoed in Dudzele. Ondertussen had ik het plannetje al doorgekregen van bezorgde bewoners van dit wijkje. Het is positief dat het pleintje zal aangepakt worden, dat beamen ook de bewoners. De uitwerking ervan is misschien minder ideaal volgens de bewoners.

Zij vrezen problemen bij doorgang met de auto's. Op het pleintje staan er dagelijks wat auto's geparkeerd, waardoor die 5m vrije doorgang toch wel beperkt is. Niet alle auto's, bestelwagens kunnen op de opritten van de huizen staan, laat staan als er bezoek is of werken moeten uitgevoerd worden.

Gelieve vooraf aan de uitvoering toch even met de bewoners te overleggen! (Zoveel zijn er trouwens niet) Het zou jammer zijn dat bewoners dagelijks met een situatie geconfronteerd worden die niet door hen gedragen zal zijn.

## **Antwoord 1165:**

### **Heraanleg Bossiersgoed Dudzele**

De aanpak van het pleintje is een antwoord op de vraag van bewoners om een betere invulling van het groen, de bewoners ontvingen hierover een bewonersbrief.

Naast het nieuwe pleintje wordt overal een doorgang van minimum 5m voorzien. Deze breedte stemt overeen met de breedte van een gewone straat voor tweerichtingsverkeer waarop parkeren wordt toegelaten. Bij een rijweg van 5m breed mag er geparkeerd worden op de rand van de rijweg. Het parkeren wordt dus niet beperkt ten opzichte van de bestaande toestand. Alle woningen hebben bovendien de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein.

De doorgang zal wat smaller zijn dan men tot op vandaag gewoon was, maar dit wordt ruimschoots gecompenseerd door een mooiere groenaanleg. Waar nu de banken naast het groenstrookje zijn ingeplant en dus ook een obstakel vormen, komen de banken in het nieuwe ontwerp in de groenzone te staan.

## **Vraag 1166: Raadslid Geert Vantieghem (3/02/2020)**

### **Absenteïsmegraad anno 2019 van de stad en OCMW – re-integratietrajecten OCMW**

Gelieve ons de **absenteïsmegraad anno 2019** te bezorgen, van **stadspersoneel** en **ocmw**, uitgesplitst tussen statutairen en contractuelen en per soort ongeschiktheid (ongeval/ziekte/arbeidsongeval) (in dagen en in % - cfr. uw antwoord van 22/5/2019 wat 2018 betrof)

Graag ook een detail/verduidelijking van de gehanteerde berekeningswijze + uitleg als u cijfers 'corrigeert'.

Graag ook het aantal **langdurig** arbeidsongeschikten (> 4 maanden) op datum van 31/12/2019 in de stad en het ocmw. (+ %)

## **Antwoord 1166:**

### **Absenteïsmegraad anno 2019 van de stad en OCMW – re-integratietrajecten OCMW**

Aansluitend op ons antwoord van 17 februari 2020 sturen wij u als bijlage de antwoorden i.v.m. absenteïsmegraad en re-integratietrajecten van de stad Brugge.

## Schriftelijke vraag – Geert Van Tieghem

Absenteïsmegraad anno 2019 van de stad

### Vraag

1. Absenteïsmegraad anno 2019 (in dagen en %) uitgesplitst in:
  - o statutairen en contractuelen;
  - o per soort ongeschiktheid (ongeval/ziekte/arbeidsongeval)
2. Een detail/verduidelijking van de gehanteerde berekeningswijze.
3. Het aantal langdurig arbeidsongeschikten (> 4 maanden) op datum van 31/12/2019 (+ %)

### Antwoord

1. Absenteïsmegraad anno 2019 (in dagen en %)

	Absenteïsmegraad in dagen			Absenteïsmegraad in %		
	Ongeval* <sup>1</sup>	Ziekte	AO* <sup>2</sup>	Ongeval* <sup>1</sup>	Ziekte	AO* <sup>3</sup>
Contractuelen	/	19 968	2685	/	7,49%	/
Statutairen	/	10 740	302	/	7,32%	/
Totaal	/	30 708	2987	/	7,43%	/

Ter info: in 2017 hadden we een totale absenteïsmegraad van 8,31%  
in 2018 hadden we een totale absenteïsmegraad van 7,96%

2. Een detail/verduidelijking van de gehanteerde berekeningswijze.

$$\text{Absenteïsmegraad in \%} = \frac{\text{\# ziekte uren per ziekteperiode}}{\text{Aantal verwacht te presteren werkuren}}$$

De teller wordt berekend op basis van de geregistreerde ziekteperiodes in onze HR-software. Rekening houdend met de effectieve tewerkstellingsbreuk van de medewerkers, wordt de afwezigheid omgezet in ziekte uren. Bijvoorbeeld:

- ziekteperiode van 1/2/19 – 28/2/19 voor iemand met een tewerkstellingsbreuk 0,5 = 76 ziekte uren
- ziekteperiode van 1/2/19 – 16/2/19 voor iemand met een tewerkstellingsbreuk 0,8 = 72,96 ziekte uren

De noemer wordt berekend op basis van het totaal aantal verwacht effectief te presteren uren per in dienst zijnde medewerker gedurende het ganse kalenderjaar.

3. Het aantal langdurig arbeidsongeschikten (> 4 maanden) op datum van 31/12/2019 (+ %)

	Absoluut aantal	%
Aantal langdurige zieken (>4 maand) op 31/12/2018	22	/

### Opmerkingen

1. De absenteïsmegraad ten gevolge van een ongeval kunnen we niet aanleveren. Dit houden we namelijk op geen enkele manier bij. Als werkgever zijn we enkel verplicht om afwezigheid ten gevolge van een arbeidsongeval bij te houden. Dat verklaart de twee lege kolommen.\*<sup>1</sup>

2. Belangrijke nuance bij het aantal afwezigheidsdagen ten gevolge van een arbeidsongeval, is dat dit aantal is uitgedrukt in kalenderdagen (in plaats van werkdagen). Het cijfer is dus een (duidelijke) overschatting van de realiteit. \*<sup>2</sup>
3. De procentuele afwezigheidsgraad ten gevolge van een arbeidsongeval registreren wij niet. Enkel de absolute waarden, nl. het effectief aantal afwezigheidsdagen. Enerzijds omdat dit wettelijk niet hoeft. Anderzijds ook omdat het absolute aantal uitgedrukt is in kalenderdagen. Daardoor kunnen we geen correcte percentage aanleveren. \*<sup>3</sup>

### Voorstel

Gezien we de schriftelijke vraag rond absentiegraad jaarlijks ontvangen, stelt de personeelsdienst voor om dit toe te lichten op een berek. Dit omdat het cijfermateriaal dat gevraagd wordt elk jaar een intensief puzzel- en filterwerk is. In deze uiteenzetting kunnen we duiden welk cijfermateriaal wij (geautomatiseerd) bijhouden en monitoren. Dit kunnen we jaarlijks standaard en zonder probleem aanleveren. Daarnaast kunnen we verklaren waarom we bepaald cijfermateriaal wel registreren en waarom ander cijfermateriaal niet (bv. benchmarken en acties aanwezigheidsbeleid).

### **Schriftelijke vraag – Geert Van Tieghem: Re-integratietrajecten Stad Brugge (2019)**

<b>Re-integratie arbeidsongeschikte werknemers</b> (codex, Boek I, Titel 4, Hfdst VI, Art. I.4-72 tot I. 4-82)				
	<b>Datum aanvraag</b>	<b>Aanvrager</b>	<b>Beoordeling</b>	<b>Gevolg</b>
<b>1</b>	07/02/2019	Werkgever	D	Medisch ontslag
<b>2</b>	07/02/2019	Werkgever	B	Herevaluatie op 28/01/2020
<b>3</b>	07/02/2019	Werkgever	Geannuleerd	Eerdere werkhervatting
<b>4</b>	07/02/2019	Werkgever	B	Herevaluatie ingepland op 11/02/2020
<b>5</b>	07/02/2019	Werkgever	C	Re-integratieplan opgemaakt en is hervat
<b>6</b>	08/03/2019	Werkgever	Geannuleerd	Door WN op 13/09/2019, reden: eigen ontslagname
<b>7</b>	03/04/2019	Werkgever	Geannuleerd	Is hervat in andere functie
<b>8</b>	05/06/2019	Werknemer	D	Medisch ontslag (op vraag van WN)
<b>9</b>	26/06/2019	Werkgever	C	Medisch ontslag (op vraag van WN)
<b>10</b>	26/06/2019	Werkgever	D	Medisch ontslag (op vraag van WN)

#### Beoordeling:

- A: tijdelijk ongeschikt, aangepast werk mogelijk (opmaak re-integratieplan)
- B: tijdelijk ongeschikt, aangepast werk onmogelijk (afwachten)
- C: definitief ongeschikt, aangepast werk mogelijk (opmaak re-integratieplan)
- D: definitief ongeschikt, aangepast werk onmogelijk (ontslag medische overmacht)
- E: re-integratie niet van toepassing (afwachten)

#### Opmerking:

- Dit zijn enkel de formele re-integratietrajecten. We begeleiden de medewerkers veel frequenter informeel opnieuw naar de werkvloer en koppelen daar indien nodig een heroriëntatie aan.



- Aanspreekpunt voor re-integraties was in zwangerschapsverlof (en aanvullend gewoon verlof) van 3/08/2019 t.e.m. 5/01/2020. Bijgevolg zijn er in die periode geen nieuwe trajecten opgestart op vraag van de werkgever.

## Vraag 1167: Raadslid Annick Lambrecht (4/02/2020)

### Veilige fietspaden Wittemolenstraat

Er zijn de laatste jaren heel wat stappen gezet om Brugge fietsvriendelijker te maken, maar uiteraard is het werk nooit af.

Concreet werd ik gecontacteerd door buurtbewoners van de Wittemolenstraat die de verkeersonveilige situatie aldaar voor fietsers aankaarten. De Wittemolenstraat is immers een drukke fietsersstraat richting Tillegembos. Deze straat wordt ook aangedaan in verschillende aangeduide fietsroutes naar het Tillegembos. Bewoners aldaar klagen over het feit dat er wel bomen worden geplaatst maar geen fietspad noch voetpad.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

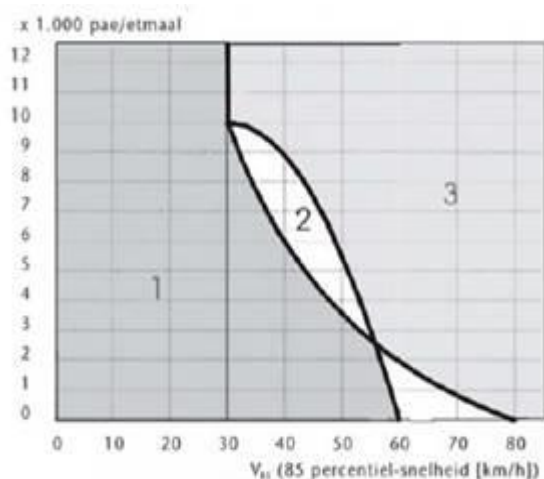
1. Is de Wittemolenstraat gekend als verkeersonveilige locatie voor zwakke weggebruikers? Zijn er cijfers beschikbaar over aantal ongevallen per categorie (lichtgewond, zwaargewond, dodelijke afloop)?
2. Zijn er plannen om hier op korte termijn veilige fietspaden te voorzien? Welke maatregelen wil het stadsbestuur onderzoeken of nemen om deze straat verkeersveiliger te maken voor zwakke weggebruikers?

### Antwoord 1167:

#### Veilige fietspaden Wittemolenstraat

De Witte Molenstraat is geselecteerd als lokale functionele fietsroute. Dit betekent vanzelfsprekend niet dat hier een fietspad moet voorzien worden.

Zoals het Mobiliteitsplan Brugge (2016) en in bijzonder het hoofdstuk 11.11 "Inrichtingsprincipes Vademecum fietsvoorzieningen" stipuleert dient een context specifieke afweging gemaakt te worden vanuit volgend schema:



Het schema stelt in essentie dat de nood aan fietspaden afhankelijk is van de voertuigintensiteiten en de gemeten snelheid (V85 = de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden) in de straat.

Het schema maakt dat in een zone 30 (zoals de binnenstad) gemengd verkeer dé norm is (zone 1), vandaar dat de lokale functionele fietsroutes in de binnenstad niet uitgerust zijn met fietspaden.

Wordt de vertaalslag gemaakt naar de Wittemolenstraat dan is onze eerste inschatting dat noch de intensiteiten noch de snelheid hier dermate hoog zijn dat hier een verantwoording te vinden is (cfr. zone 3) voor de realisatie van fietspaden. We dienen hier wel enig voorbehoud te hanteren want de snelheidsprocedure (die vorig jaar reeds ingeleid werd n.a.v. een melding van een bewoner) is nog niet verwerkt en we zullen dan ook op basis van de metingen een evaluatie ten gronde maken. Mocht hier alsnog een nood aan fietspaden blijken (dan wel dat er nagedacht kan worden over snelheidsremmende maatregelen) dan engageren we ons om een vervolgantwoord aan u te bezorgen.

Waar er wel een knelpunt was, was de oversteekbaarheid van de Koning Albert I-laan. In vorige legislatuur werd hierbij door de Vlaamse overheid het initiatief genomen om een PCV-dossier (Provinciale Commissie Verkeer) op te maken. Het vorig stadsbestuur nam echter geen beslissing ten gronde. Wij hebben daarom het initiatief genomen om het dossier te heractiveren, met succes. In dialoog tussen de dienst Mobiliteit en AWW werd een consensus gevonden voor een optimalere inrichting van het kruispunt waarbij het zebrapad gevat wordt in een middeneiland. Zo kan kortom een voetganger in twee bewegingen de drukke gewestweg oversteken. Voor de rugdekking van fietsers zal er ook een tweede, kleiner middeneiland voorzien worden op de Koning Albert I-laan aan de zijde van de N31.

Ook zal het fietspad langsheen de Koning Albert I-laan uitgebogen worden tot langsheen de rijweg zodat de conflictpresentatie voor fietsers langsheen de invalsweg geoptimaliseerd wordt.

Het college van burgemeester en schepenen keurde in zitting van 2 december 2019 dit dossier goed. Omdat het dossier zich inschrijft in de geest van de PCV-bespreking is een nieuwe PCV-bespreking niet noodzakelijk en engageerde AWW zich om deze werken op te nemen op haar planning (wellicht 2021).

Van zodra wij een antwoord krijgen van de politie over het aantal ongevallen, laten wij u dit weten.

### **Vraag 1168: Raadslid Pascal Ennaert (5/02/2020)**

#### **Toekomstige bestemming van de oude stelplaats van De Lijn**

Begin januari stuurde de sp.a kern Assebroek een brief naar het college met enkele standpunten en bezorgdheden over de ontwikkeling van de site van de oude stelplaats van De Lijn.

Hun standpunten rond de herbestemming van de site zijn gebaseerd op antwoorden op een enquête die werd verdeeld onder 800 Assebroekenaren. Uit de antwoorden op de enquête bleek dat de bewoners vooral nood hebben aan een buurtpark als groene long voor Assebroek maar anderzijds ook een sociale functie willen zien op de nieuwe site zoals een buurt- en ontmoetingscentrum. Daarnaast kwamen er ook bezorgdheden naar voor over de leefbaarheid van de omgeving: de vrees dat bijkomende uitgebreide bebouwing en grootschalige projecten zullen zorgen voor bijkomende parkeerdruk en autoverkeer.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

- Welke acties onderneemt het stadsbestuur met de ideeën en bezorgdheden geformuleerd in de brief van de sp.a kern?
- Wordt de herbestemming van de oude stelplaats opgenomen in een masterplan samen met de herinrichting van het Gaston Roelandtsplein en de ontsluiting van de tuin Van Hollebeke?
- Welk tijdspad voorziet het college voor de verdere invulling van dit masterplan? Wanneer is een beslissing hierover voorzien?

## **Antwoord 1168:**

### **Toekomstige bestemming van de oude stelplaats van De Lijn**

Het stadsbestuur is bezig met de divers betrokken administraties een totaalvisie en plan van aanpak te ontwikkelen voor de oude stelplaats van De Lijn. Hierbij wordt in sterke mate vertrokken vanuit het besef dat er op deze plek in Assebroek mogelijkheden zijn voor bijkomende openbare ruimte, dit onder meer in de vorm van een parkinrichting. Het spreekt verder voor zich dat deze plek nog meer potentieel heeft voor diverse functies, niet in het minst in een deel van het aanwezige patrimonium. Dit wordt aandachtig in kaart gebracht en zal integraal onderdeel gaan vormen van de totaalvisie voor deze site waarbij draagvlak en evenwicht tussen functies voorop zal staan.

Naast het intrinsieke potentieel van de site De Lijn zelf, is de relatie met inderdaad het Gaston Roelandtsplein en de tuin Van Hollebeke een kans die we als stadsbestuur niet zullen laten liggen. Deze plekken en de verbindingsmogelijkheden zijn dan ook onderdeel van de totaalvisie/masterplan die de stadsdiensten zullen opmaken.

De eerste juridische verkenningen alsook basisuitgangspunten van zowel het college van burgemeester en schepenen en de vragen van diverse Assebroekenaren naar meer groen en publieke ruimte werden in de loop van februari gebundeld als opstap naar de eigenlijke visie. Tussen de beide bevoegde schepenen werd afgesproken dat Openbaar Domein hier de penhouder zal zijn en dit medio maart zal bundelen in een eerste conclusienota voor de bevoegde schepenen en betrokken diensten om dan normaliter te finaliseren voor het college van burgemeester en schepenen in april waarna er verdere burgerparticipatie mogelijk kan gemaakt worden.

## **Vraag 1169: Raadslid Pascal Ennaert (6/02/2020)**

### **Regenboogzebrapad**

Op 17 mei vieren we de Internationale Dag tegen Homo- en Transfobie. Het is alvast een mooi signaal dat de stad elk jaar de regenboogvlag uithangt op de Markt. In sommige steden installeert men ook een regenboogzebrapad als blijk van continue steun aan de LGBT-gemeenschap.

Steden als Brussel, Halle, Eeklo en Oudenburg deden het al voor. Ook de Stad Gent besliste onlangs om een regenboogzebrapad te installeren op een zeer zichtbare locatie.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

- Is het stadsbestuur bereid de mogelijkheid van een regenboogzebrapad ook in Brugge te realiseren als continue steun aan de LGBT-gemeenschap? Als locatie denken we bijvoorbeeld aan de zebrapaden op het vernieuwde Zand, een zichtbare en centrale locatie die regelmatig veel volk trekt. Mocht het Zand niet mogelijk blijken, welke locaties vindt u dan wel geschikt?

## **Antwoord 1169:**

### **Regenboogzebrapad**

Brugge is de eerste stad in West-Vlaanderen die de regenboogverklaring heeft ondertekend en een regenboogactieplan heeft uitgewerkt. Onder andere de aanleg van een regenboogzebrapad staat opgenomen in dit plan. Daarover is het voorbije jaar heel wat verkennend onderzoek gebeurd door de diversiteitsdienst en dienst openbaar domein.

De aanleg van een regenboogzebrapad zal inderdaad zichtbaarheid en erkenning geven aan de LGBTI-groep in onze stad. Met dit symbool tonen we dat Brugge een veilige thuishaven is voor iedereen ongeacht seksuele voorkeur of genderidentiteit. We sluiten hier aan bij steden als Antwerpen, Brussel, Eeklo, Halle, Gent, Genk en Hasselt. Ook internationaal bekeken zijn er talrijke steden die een regenboogzebrapad hebben aangelegd.

Vanuit juridisch oogpunt is een regenboogzebrapad sterk af te raden op een openbare weg; althans zo luidt het advies van zowel de politie als het agentschap wegen en verkeer:

- Politie: Er is geen juridisch kader waarin het regenboogzebrapad opgenomen is. Dit wil zeggen dat er bij een eventueel ongeval onduidelijkheid kan zijn over de rechtsgeldigheid van het zebrapad en de voorrangsregeling. Als er een onduidelijkheid is, kan de wegbeheerder (stad) hiervoor in gebreke gesteld worden. We adviseren dan ook om een dergelijk zebrapad niet op het openbaar domein aan te leggen.
- Agentschap wegen en verkeer: Na een eerdere aanvraag van een andere gemeente, is het aanbrengen van regenboogzebrapaden besproken op de Commissie Verkeer en Mobiliteit van AWW. Daar werd besloten om niet in te gaan op hun aanvraag gezien dit in strijd is, naargelang de uitvoeringswijze, met de wegcode en/of een aantal geldende dienstorders (aanbrengen van markeringen rekening houdend met motorrijders, aanbrengen van gekleurde markeringsproducten op de rijbaan, standaardbestek 250).

Bij de afweging van locaties dient ook nog rekening gehouden te worden met volgende aspecten:

- technisch: Vooral op kasseien is de hechting een probleem. Het is aangewezen dit te zien als een éénmalige actie zonder toekomstig onderhoud (niet meer vernieuwen na slijtage – verwijderen als het er door slijtage 'slordig' begint uit te zien);
- esthetisch: advies monumentenzorg wordt gevraagd voor voorgestelde locaties in binnenstad;

Gezien we niet strijdig met de wegcode willen handelen, heeft openbaar domein bekeken op welke locaties we een regenboogvlak kunnen voorzien en dit op een plaats waar geen gemotoriseerd verkeer komt. De keuze gaat hierbij naar het Zilverpand. Meer bepaald de tunnel waar je via de Noordzandstraat de site van het Zilverpand kan inlopen. Zo bekomen we zichtbaarheid zowel langs de straatkant als vanuit het Zilverpand. De ondergrond voor deze locatie zijn tegels en geen kasseien. Dit zou eveneens voor een langere levensduur kunnen zorgen van het regenboogelement.

We stellen daarnaast ook voor om regenboogkleuren aan te brengen aan 3 zebrapaden verspreid over de Finse piste van Sport Vlaanderen. De eigenaar van deze site gaat hiermee akkoord. Deze locatie werd niet toevallig gekozen. Sport is nog te vaak een bastion van stereotiepe mannelijkheid en heteroseksualiteit, maar uiteraard zijn er binnen de sportwereld ook holebi's en transgenders aanwezig. Sport blijkt de sociale kring met het hoogste percentage holebi's dat niet uit de kast is gekomen. Daarom is de keuze voor Sport Vlaanderen zeker symbolisch te noemen. Heel wat scholen, sportclubs, verenigingen en individuen komen naar het centrum om hun sport te beoefenen. Bijkomend op de aanleg van de zebrapaden, stellen we voor om een infobord te voorzien op de piste van Sport Vlaanderen die duiding geeft bij dit initiatief. Deze combinatie geeft een optimale zichtbaarheid en duiding bij het regenboogelement zowel op en voor het terrein. Deze voorgenoemde voorstellen werden besproken én goedgekeurd tijdens de collegezitting van 2 maart 2020.

Met dit initiatief zou Brugge kunnen bijdragen aan het doorbreken van het taboe rond seksuele geaardheid en oriëntatie. We streven immers naar gelijke kansen voor allen in een warme stad waarin iedereen zich welkom voelt.

## **Vraag 1170: Raadslid Jos Demarest (11/02/2020)**

### **Behandeling schriftelijke vragen - huishoudelijk reglement (Art 40 huishoudelijk reglement)**

Het huishoudelijk reglement van de gemeenteraad vermeldt in artikel 40:

*Vragen aan college en burgemeester - De raadsleden hebben het recht om aan de burgemeester en aan het college van burgemeester en schepenen vragen te stellen en hen te interpellieren. ... Bij uitblijven van antwoord binnen de maand, krijgt het raadslid minstens een bericht met stand van zaken en kan het raadslid de schriftelijke vraag als mondelinge vraag of interpellatie in de gemeenteraad brengen.*

Uit ervaring kan ik zeggen dat ik geen bericht heb gekregen bij vragen die niet tijdig werden beantwoord.

Wordt in dit bericht ook vermeld waarom het bestuur niet tijdig kan antwoorden?

Hoeveel berichten-met-stand-van-zaken werden in 2019 verstuurd?

Hoeveel vragen van raadsleden werden in 2019 niet tijdig beantwoord?

De antwoorden op een schriftelijke vraag beginnen altijd met '*In antwoord op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.*'

Is het mogelijk om ook de datum van de schriftelijke vraag op te nemen in deze openingszin?

Wil het bestuur de mogelijkheid onderzoeken opdat schriftelijke vragen die binnen de maand niet zijn beantwoord, automatisch zouden leiden tot een interpellatie? Dit past in de filosofie van automatische rechtentoekenning en in administratieve vereenvoudiging.

### **Antwoord 1170:**

#### **Behandeling schriftelijke vragen - huishoudelijk reglement (Art 40 huishoudelijk reglement)**

***Uit ervaring kan ik zeggen dat ik geen bericht heb gekregen bij vragen die niet tijdig werden beantwoord.***

Wanneer een vraag niet binnen de termijn beantwoord kan worden, zal het raadslid hier voortaan door de coördinatiedienst, die alle schriftelijke vragen opvolgt, van op de hoogte gebracht worden.

***Wordt in dit bericht ook vermeld waarom het bestuur niet tijdig kan antwoorden?***

Meer dan een melding van de termijnoverschrijding zal dit in de meeste gevallen niet zijn. Dit omdat de coördinatiedienst vaak ook niet op de hoogte is van de reden van de laattijdigheid van het antwoord. Als de reden wel gekend is, dan zal die uiteraard wel meegedeeld worden aan het raadslid.

***Hoeveel berichten met stand-van-zaken werden in 2019 verstuurd?***

Een bericht met een stand van zaken zonder dat er enig element van antwoord voor handen was, werd in 2019 geen enkele keer verstuurd.

***Hoeveel vragen van raadsleden werden in 2019 niet tijdig beantwoord?***

In 2019 werden er 159 schriftelijke vragen niet tijdig beantwoord.

***De antwoorden op een schriftelijke vraag beginnen altijd met 'In antwoord op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.' Is het mogelijk om ook de datum van de schriftelijke vraag op te nemen in deze openingszin?***

Vanaf nu wordt, zoals door u voorgesteld, ook de datum van de schriftelijke vraag vermeld in het antwoord onder "uw bericht van".

***Wil het bestuur de mogelijkheid onderzoeken opdat schriftelijke vragen die binnen de maand niet zijn beantwoord, automatisch zouden leiden tot een interpellatie? Dit past in de filosofie van automatische rechtentoekenning en in administratieve vereenvoudiging.***

Uw voorstel om schriftelijke vragen die binnen de maand niet beantwoord zijn, automatisch om te zetten in een interpellatie, werd voorgelegd aan de fractieleiders in hun vergadering van 12 februari 2020.

De fractieleiders treden dit voorstel niet bij, omwille van diverse redenen:

- er zijn vragen die zoveel onderzoekswerk vergen, dat ze sowieso niet binnen een maand kunnen beantwoord worden; de afspraak moet dan wel zijn dat het raadslid een melding krijgt dat de termijn niet kan gehaald worden.
- het moet het voorrecht van het raadslid zelf blijven, om aan te geven of hij/zij al dan niet de schriftelijke vraag wenst om te zetten in een interpellatie.
- niet alle onderwerpen van schriftelijke vragen lenen zich tot bespreking in de gemeenteraad.

**Vraag 1171: Raadslid Annick Lambrecht (12/02/2020)**

**Cijfers en tendensen autodelen in Brugge**

In de Standaard van 12 februari 2020 lezen we dat het aantal gebruikers van autodelen in Vlaanderen het laatste jaar steeg met 25 procent tot 86.000.

De laatste jaren zijn er een aantal nieuwe spelers bij gekomen, zoals de coöperatieve Coopstroom bijvoorbeeld, naast de reeds gevestigde waarden als Cambio, Poppy en Cozycar.

In januari vernamen we dat het aantal standplaatsen in Brugge werd uitgebreid.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

1. Hoeveel en welke operatoren zijn nu actief in Brugge op vlak van autodelen? Graag overzicht van de laatste 5 jaar.
2. Hoe ziet het stadsbestuur de toekomst inzake autodelen? Is er ruimte voor nieuwe spelers zoals Coopstroom? Heeft de stad reeds gesprekken gehad met nieuwe spelers?
3. Hoeveel standplaatsen zijn er nu in Brugge? Graag overzicht opgesplitst in Centrum en deelgemeenten van de laatste 5 jaar.
4. Hoeveel gebruikers van autodelen zijn er geregistreerd in Brugge? Graag een overzicht per deelgemeente en centrum van de laatste 5 jaar.
5. Welke acties onderneemt de stad om het autodelen te promoten?

**Antwoord 1171:**

**Cijfers en tendensen autodelen in Brugge**

1. ***Hoeveel en welke operatoren zijn nu actief in Brugge op vlak van autodelen? Graag overzicht van de laatste 5 jaar.***

In Brugge zijn volgende organisaties reeds actief:

- [www.cambio.be](http://www.cambio.be): autodeelaanbieder met eigen wagenpark en vaste standplaatsen, 09 242 32 17 (of 09 242 32 68 voor zakelijke gebruikers), [vlaanderen@cambio.be](mailto:vlaanderen@cambio.be)

- [www.degage.be](http://www.degage.be): kostendelend autodelen via één grote autodeelgroep met privéwagens, [info@degage.be](mailto:info@degage.be)
- [www.cozycar.be](http://www.cozycar.be): kostendelend autodelen via een gesloten autodeelgroep met privéwagen(s), 09 242 32 79, [hello@cozycar.be](mailto:hello@cozycar.be)
- [www.caramigo.eu](http://www.caramigo.eu): Belgisch platform voor autohuur onder particulieren (peer-to-peer autodelen), 02 588 69 93, [benl@caramigo.co](mailto:benl@caramigo.co)
- <https://be.getaround.com>: Belgisch platform voor autoverhuur onder particulieren (peer to peer autodelen)
- [www.curando.be](http://www.curando.be): autodeelaanbieder met (rolstoelvriendelijk) wagenpark, 0476 32 91 50, [autodelen8310@curando.be](mailto:autodelen8310@curando.be)

Cambio, Dégage!, Cozycar en Getaround zijn erkend door Autodelen.net, de koepelorganisatie die alle vormen van autodelen promoot. Sinds 2019 zijn naast Cambio ook Cozycar en Dégage erkend als Brugse autodeelorganisaties waardoor zij recht hebben op een gratis parkeerkaart voor autodelen, cfr. het retributiereglement op het parkeren.

## **2. Hoe ziet het stadsbestuur de toekomst inzake autodelen? Is er ruimte voor nieuwe spelers zoals Coopstroom? Heeft de stad reeds gesprekken gehad met nieuwe spelers?**

Brugge streeft naar een duurzame mobiliteit en een verhoging van de verkeersleefbaarheid. Autodelen leidt tot een bewuster verplaatsingsgedrag en heeft een positieve impact op de parkeerdruk in en rondom de stad. Cfr. punt 165 van het beleidsprogramma dient het gebruik van autodelen te worden gestimuleerd.

De stad Brugge tekende recent in op de oproep van de provincie West-Vlaanderen om werk te maken van concrete lokale klimaatprojecten en koos uit het Gemeente voor de Toekomst-aanbod voor de begeleiding bij de opmaak van een autodeelactieplan. Autodelen.net zal Brugge ondersteunen in dit traject, dat mooi aansluit bij eerder geformuleerde ambities van de stad met betrekking tot autodelen.

Op vraag van de stad Brugge zal in het actieplan rekening gehouden worden met de komst van coöperatieve en elektrische autodeelaanbieder Coopstroom naar de stad, en zullen ook duidelijke linken gelegd worden met de lokale ambities op het vlak van klimaat.

Coopstroom is een recent opgerichte energie coöperatieve. Ze heeft de ambitie om in de stad Brugge en omliggende steden en gemeenten de uitrol van PV installaties en van elektrische deelwagens te versnellen.

Coopstroom diende samen met de stad Brugge bij de provincie West-Vlaanderen een steunaanvraag in voor het installeren van drie elektrische deelwagens met laadpalen in Brugge. De steunaanvraag werd goedgekeurd en de samenwerkingsovereenkomst tussen Brugge en Coopstroom daaromtrent is in opmaak. In die zin zijn inderdaad gesprekken met Coopstroom lopend én wordt een samenwerking opgezet.

Verder werd een steunaanvraag bij het Vlaams energie-agentschap -voor een combinatie van autodelen met de installatie van zonnepanelen- gehonoreerd met een subsidie. De prijsvraag daarvoor werd uitgestuurd naar 3 energie coöperatieven.

Ook is de stedenbouwkundige verordening momenteel in herziening. Dit biedt een opportuniteit om de structurele integratie van gedeelde mobiliteit bij woningbouwprojecten mogelijk te maken binnen het Brugse regelgevend kader.

## **3. Hoeveel standplaatsen zijn er nu in Brugge? Graag overzicht opgesplitst in Centrum en deelgemeenten van de laatste 5 jaar.**

Cambio opende in oktober 2004 haar eerste autodeelstandplaatsen in Brugge en heeft ondertussen 18 deelwagens op 11 vaste standplaatsen in en rondom Brugge:

- Centrum: Sint-Jansplein (1), P Centrum Station (2), B-parking Station kant Sint-Michiels (5), Gentpoort (1), Bapaumestraat (2), Potterierei/Dampoortbrug (1), Guido Gezelleplein (1)
- Sint-Andries: Canadaplein (2)
- Assebroek: Gaston Roelandtsplein (1)
- Christus-Koning: Graaf Visartpark (1) en Werfplein (1)

Dit jaar zal Cambio ook nog de eerste elektrische wagen bijplaatsen op het Sint-Jansplein.

**4. Hoeveel gebruikers van autodelen zijn er geregistreerd in Brugge? Graag een overzicht per deelgemeente en centrum van de laatste 5 jaar.**

Deze gegevens zijn een onderdeel van het Autodeelactieplan dat thans wordt uitgewerkt in samenwerking met koepelorganisatie Autodelen.net. Via dat plan wordt een stand van zaken opgemaakt van het aantal deelwagens aanwezig in Brugge, alsook het aantal autodelers als de aanbieders die info willen vrijgeven.

**5. Welke acties onderneemt de stad om het autodelen te promoten?**

We stimuleren het gebruik van autodelen, zoals het beleidsprogramma ook stipuleert, in overleg met de verschillende autodeelaanbieders op volgende vlakken:

- faciliteren van standplaatsen
- inrichting van standplaatsen (markering, plaatsen beugel, ...)
- promotionele ondersteuning (website, social media, locatie voorzien voor infomarkten,...)
- toekenning van gratis parkeerkaarten voor autodeelwagens van erkende autodeelbedrijven

Momenteel is de beleidsmedewerker Klimaat, dhr. Koen Timmerman, gestart met de opmaak van een Autodeelactieplan Brugge i.s.m. Autodelen.net.

<b>Vraag 1172: Raadslid Karel Scherpereel (15/02/2020)</b>
--

**Paaltjes door bewoners op openbaar domein**

In de Engelendalelaan en in een aantal zijstraten zie je op openbare grond heel wat paaltjes staan die de inwoners voor hun woning plaatsen (zie foto). Sommige inwoners klagen over dergelijke paaltjes en anderen vroegen mij of dit mag of moeten ze daar een vergunning voor aanvragen. Dit paaltjesfenomeen zal wellicht niet enkel in die omgeving afspelen maar ook elders op Brugs grondgebied. Vandaar mijn vraag:

Mogen bewoners aan de straatkant op openbaar domein zo'n paaltjes plaatsen?

Indien wel: Moeten ze dit aanvragen of mogen ze dit zonder vergunning plaatsen?

Indien niet: Waarom worden de bewoners over het plaatsen van die paaltjes niet aangesproken of bekeurd? (Die paaltjes op de foto staan er al jaren en dit is niet omdat er net gras werd gezaaid, anders zou ik dat wel begrijpen.)





## **Antwoord 1172:**

### **Paaltjes door bewoners op openbaar domein**

De paaltjes zijn zonder toelating geplaatst door de aangelanden. Deze aangelanden verrichten meestal ook onderhoudshandelingen uit op dit gedeelte van het openbaar domein. De gelijkgrondse bermen worden veelvuldig gebruikt als parkeerplaats, dit kan schade geven aan de grasbermen en de dreefbomen. Er moet op de baan geparkeerd worden. De paaltjes worden toegestaan, omdat hierdoor geen parkeeractiviteit in deze zone mogelijk is en het onderhoud wordt gedaan door de bewoners.

## **Vraag 1173: Raadslid Pascal Ennaert (18/02/2020)**

### **Herinrichting kruispunt R30 – Gentpoortstraat – Generaal Lemanlaan**

In september vorig jaar vroeg ik de timing op van de plannen om het kruispunt van de R30 met de Gentpoortstraat en de Generaal Lemanlaan her in te richten. In het antwoord werd gesteld dat AWW naar alle verwachting de studie eind 2019 zou finaliseren, waarna het dossier ter bespreking zou worden gezet op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid begin 2020. De werken, die vooral van verkeerstechnische aard zijn en minder van infrastructurele aard, zouden vermoedelijk in de tweede helft van 2020 of eerste helft 2021 worden uitgevoerd.

Graag had ik een nieuwe stand van zaken opgevraagd over dit dossier:

- Werd dit dossier inmiddels gefinaliseerd door AWW en werd het reeds besproken op PCV? Zo ja, wat is hiervan de uitkomst?
- Het stadsbestuur uitte de mening dat verkeersveiligheid prioritair is doch geen vrijgeleide mag zijn voor een zware impact op de doorstroming. Bijgevolg vroeg het stadsbestuur dan ook simulaties uit te voeren over de impact op de verkeersdoorstroming.
  - o Wat zijn de resultaten van deze simulatie voor wat betreft de mogelijke impact op filevorming op de R30 om af te slaan richting de Generaal Lemanlaan?
  - o Is er geen gevaar op meer conflicten tussen automobilisten die vanuit de Gentpoortstraat richting Generaal Lemanlaan op de ring eerst rechtsaf moeten en daarna kort linksaf moeten slaan (met een groene verkeerslichtengolf?) en automobilisten die vanuit de Gentpoortstraat op de ring eveneens rechts moeten afslaan richting station? Hoe zullen die 2 verkeersstromen worden gescheiden?

## **Antwoord 1173:**

### **Herinrichting kruispunt R30 – Gentpoortstraat – Generaal Lemanlaan**

Zoals eerder bericht werden in 2019 reeds het concept en de micro-simulaties afgerond, echter een detailstudie diende nog te gebeuren naar de infrastructurele werkzaamheden die noodzakelijk zijn om het nieuwe concept te faciliteren.

Bij een eerste ambtelijke bespreking werd door onze dienst Mobiliteit vastgesteld dat de opstelruimte voor fietsers op de Generaal Lemanlaan (in nadering van kruispunt R30) ondermaats zou zijn. Vanuit het stadsbestuur werd daarom een lans gebroken om te onderzoeken hoe deze geoptimaliseerd kon worden. Gelet op de complexe situatie – de schaarse ruimte - werd een concept uitgewerkt door AWV waarbij de bovenbouw van de duiker boven het Zuidervaartje gebruikt zou kunnen worden. Dit is echter een complexe oplossing waarvoor advies diende ingewonnen te worden bij de dienst Expertise Beton en Staal. Dit noodzaakte o.m. een inspectie van de borstwering. AWV liet weten n.a.v. uw vraag dat een inspectieverslag begin maart verwacht wordt waarna het PCV-dossier kan gefinaliseerd worden. Dit zou kunnen betekenen dat in april (of in juni) het dossier op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid kan besproken worden.

Inzake de outcome van de verkeerssimulaties kunnen we meegeven dat:

- uit de simulatie blijkt dat de doorstroming in de ochtendspits algemeen relatief vlot verloopt, de doorstroming op de Generaal Lemanlaan (in bijzonder in richting R30) verbetert t.o.v. de nulmeting (uitgevoerd uiteraard voor werkzaamheden Katelijnestraat), enkel voor de stadsuitwaartse beweging op de Gentpoortstraat kunnen de wachtrijen zoals in de nulmeting relatief hoog oplopen zonder dat de doorstroming op de R30 echter problematisch zou worden;
- de simulatie leert eveneens dat de doorstroming ook in de avondspits (die maatgevend is qua intensiteiten) aanvaardbaar blijft, vooral op de Gentpoortstraat verloopt de afwikkeling zoals vandaag relatief moeilijk, de wachtrijen zijn in het algemeen – zoals in de nulmeting – langer dan tijdens de ochtendspits.
- er voldoende tijd en (opstel)ruimte is om geen conflict te hebben tussen (verkeer komend over de Gentpoortbrug) rechtsaffers richting station en rechtsaffers richting N337 (via de kleine Generaal Lemanlaan). In het V-plan (het plan dat de programmatie van de verkeerslichten vastlegt) zal gezorgd worden dat die twee stromen niet moeten stoppen aan de aansluiting met de kleine Generaal Lemanlaan.

De conclusie van het studiebureau (bijgetreden door het ambtelijk overleg) luidt :

*De nieuwe lichtenregeling kan de verkeersveiligheid verhogen ter hoogte van de kruispunten in het projectgebied zonder de doorstroming in het gedrang te brengen. Aan het kruispunt op de R30 kunnen zowel voetgangers als fietsers conflictvrij afwikkelen ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer.[...] De verliestijden van voetgangers en fietsers blijven ook lager dan deze voor het gemotoriseerd verkeer. [...] De doorstroming blijft tijdens beide spitsperiodes aanvaardbaar.*

## **Vraag 1174: Raadslid Pascal Ennaert (2/03/2020)**

### **P-card voor elk Brugs gezin**

Vanaf 1 januari 2020 krijgen inwoners van Brugge door gebruik van de Pcard 20 procent korting op de parkeertarieven in de centumparkings Station, Zand, Pandreitje, Katelijne en Zilverpand.

De Pcard is heel gemakkelijk in gebruik: de kaart kan gescand worden bij het binnen- en buitenrijden in de parkings. De parkeerkosten worden nadien gefactureerd aan de gebruiker. De gebruiker kan op die manier wachtrijen aan de betaalautomaat vermijden en heeft bovendien korting.

Rondvraag evenwel leert dat relatief weinig Bruggelingen de Pcard kennen, laat staan gebruiken. Hiermee missen de Bruggelingen belangrijke voordelen in het parkeerbeleid.

Vandaar de volgende vraag: waarom niet aan elk woonadres sowieso een Pcard bezorgen, samen met een folder over de voordelen?

Enige wat de Bruggeling dan nog moet doen is de Pcard registreren op het daartoe voorziene digitale platform. Dergelijk initiatief zou het aantal bezitters en gebruikers onmiddellijk de hoogte in helpen.

## **Antwoord 1174:**

### **P-card voor elk Brugs gezin**

De invoering van de P-card en de daaraan gekoppelde voordelen werden zeer ruim gecommuniceerd. Zo werd er zowel in het Stadsmagazine van november 2019, online en via de pers gecommuniceerd over de P-card. Een aanvraag voor een Brugse P-card kan heel eenvoudig online gebeuren, maar ook in de kantoren van Interparking kan dit aangevraagd worden.

In tussentijd hebben reeds 4.221 Bruggelingen de speciale Brugse P-card aangevraagd. We mogen daarnaast niet vergeten dat Bruggelingen die reeds een P-card hadden, geen nieuwe kaart moesten aanvragen en gewoon hun actieve kaart kunnen blijven gebruiken.

Het standaard verspreiden van P-cards aan alle Brugse gezinnen stuit op een aantal praktische bezwaren:

- Wij hebben geen zicht op wie er reeds een P-card (aangevraagd) heeft;
- Wij hebben geen zicht op wie er effectief over één of meerdere auto's beschikt;
- De P-card is een betalingsinstrument dat gekoppeld wordt aan een visa/mastercard of een bankrekening (domiciliëring). Er dient hiervoor (elektronisch) een document ondertekend te worden;

Vanuit deze optiek gaan we dan ook niet in op uw vraag om de P-card standaard aan iedereen te bezorgen.