

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**25ste jaargang**

**nr. 12 – 31 maart 2020**

---

**In het Bulletin van Vragen en Antwoorden worden vragen van Raadsleden en de antwoorden daarop letterlijk en volledig opgenomen. Elke brievenaar is verantwoordelijk voor zijn/haar tekst waarvan de inhoud niet bindend is voor het stadsbestuur.**

## **Vraag 1194: Raadslid Olivier Strubbe (18/02/2020)**

### **Heraanleg Kerselarenstraat en Burgemeester de Croeserstraat**

Vorige week werd ik gecontacteerd door een bewoner van de Kerselarenstraat ivm de heraanlegplannen van de straat.

Dinsdag 11feb 2020 zat ik met enkele bewoners van de Kerselarenstraat rond de tafel. Op de tafel lag de bewonersbrief en het plan die voorgelegd zou worden.

Het plan was zeer mooi opgesteld, heel wat groenzones, plantenbakken en aanplanting van bomen zouden de wijk zeker een opwaardering geven. Helaas zorgen al die groene zones ook voor heel wat vermindering in parkeermogelijkheden.

Op het plan waren heel wat parkeerstroken voorzien, maar op die parkeerstroken kwamen ook de opritten van de bewoners uit. Dit zou er voor zorgen dat het aantal parkeerplaatsen zeer beperkt zou worden.

Er was op donderdag 13feb een overleg moment voorzien, helaas kon ik daarop niet aanwezig zijn, maar vroeg mij af hoe dit overleg is verlopen.

Is er iets gewijzigd aan de plannen?

Hoeveel reacties heeft u ontvangen ivm de oorspronkelijke plannen?

Zowel tijdens het overleg als via mail/brief.

Persoonlijk heb ik die communicatie niet zien passeren via de dienst communicatie....is deze rondgestuurd naar de raadsleden?

Bij de bewonersbrief zat het plannetje niet inbegrepen, bewoners dienden dit zelf op te zoeken.

Kan dit in de toekomst ook gewoon meegestuurd worden? Gezien de bewonersbrief wel zeer gedetailleerd was omtrent de voorziene beplantingen, zou het dan ook niet op 1 A4 blad extra komen om het plannetje meteen toe te voegen. (Recto-verso)

Volgens de website van Stad Brugge, stond deze heraanleg te gebeuren in Sint Jozef....wat eigenlijk niet kan, gezien deze straten onder postcode 8380 vallen en dus bij Dudzele horen. Ondertussen heb ik dit al laten aanpassen, maar misschien staat er toch iets verkeerd in de gegevens....kan handig zijn voor een volgende communicatie. Bewoners vonden het plannetje dus niet gemakkelijk terug op die manier.

Alvast bedankt voor de inspanningen om deze straten toch wat op te fleuren en rekening te houden met de noden van de bewoners.

## **Antwoord 1194:**

### **Heraanleg Kerselarenstraat en Burgemeester de Croeserstraat**

In 2017 werden in de wijk de voetpaden en greppels vernieuwd. Gezien de toestand van de wegenis dient ook de vernieuwing van de asfaltverharding zich aan. In uitvoering van het beleid van de stad om meer groenaanleg en bomen te voorzien op het Brugse grondgebied werd een voorontwerp opgemaakt om ook plantvakken met bomen te voorzien. Op het plan voor de heraanleg zijn ruime groenzones met in het totaal 24 bomen voorzien en afgebakende parkeerzones. De bestaande breedte van de rijweg 6.50m – 7.50m laat immers toe dat de rijweg wordt versmald.

Op 13 februari 2020 werd dit project voorgesteld aan de bewoners om hun mening hierover te kennen. Er werd voor dit inspraakmoment een locatie gezocht in de nabijheid van de wijk, zodat de drempel om te komen minimaal zou zijn. Er waren op dit infomoment voor deze twee straten met 48 woningen 26 aanwezigen. Naast de bemerkingen op de vergadering zelf is het uiteraard mogelijk om schriftelijk opmerkingen mee te geven. Al deze opmerkingen worden door de dienst communicatie en citymarketing verwerkt in een uitgebreid verslag.

Op de inspraakvergadering waren voor- en tegenstanders van de groenzones en de afname van de parkeercapaciteit. Het project zal nog herwerkt worden.

Van zodra wij antwoord krijgen over de communicatie, brengen wij u op de hoogte.

## **Vraag 1195: Raadslid Annick Lambrecht (18/02/2020)**

### **Cijfers rotondes en voorrang fietsers**

De discussie of fietsers wel of niet voorrang moeten hebben op rotondes is nooit ver weg. Rotondes zijn immers een veilige kruispuntoplossing. Zo levert het omvormen van een voorrangskruispunt naar een rotonde 50 procent minder ongevallen op. Het aantal slachtoffers (doden en gewonden) daalt na ombouw tot rotondes met ruim 80 procent. Cijfers betreffen Nederland. Wie de verkeersveiligheid wil verbeteren doet er dus goed aan rotondes te bouwen.

De vraag is of rotondes met fietsers in de voorrang veiliger zijn dan rotondes met fietsers die geen voorrang hebben. Er is nu een gebrek aan uniformiteit in de voorrangregeling op rotondes.

Het is belangrijk om fietsen zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Voorrang op rotondes voor fietsers is in dat kader een heel goede maatregel die zowel bijdraagt tot het comfort van fietsen (lekker doorfietsen, weinig stoppen) als aan de gunstige reistijd van fietsen ten opzichte van de auto .

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

1. Hoeveel kruispunten werden omgevormd tot een rotonde in Brugge? Graag een overzicht van de laatste 10 jaar, opgedeeld in centrum en per deelgemeente.
2. Zijn er cijfers beschikbaar over het aantal ongevallen met fietsers op rotondes in Brugge? graag een overzicht per categorie (lichtgewonden, zwaargewonden, doden), opgedeeld in centrum en per deelgemeente van de laatste 10 jaar.
3. Zijn er op heden al rotondes in Brugge waar er een voorrangsregeling geldt voor fietsers? Zo ja, hoeveel zijn er en hoe verhouden ze zich ten opzichte van het totaal aantal rotondes in Brugge ?

4. Hoe staat het stadsbestuur tegenover het idee om een voorrangregeling in te voeren op rotondes in Brugge in beheer van stad Brugge, zodat er uniformiteit en duidelijkheid is in het fietsbeleid?

## **Antwoord 1195:**

### **Cijfers rotondes en voorrang fietsers**

Het opzoeken van de verkeersongevallen tot tien jaar terug op alle ronde punten van Brugge is een zo goed als onmogelijke opgave. Een overzicht van alle ronde punten is niet zomaar voorhanden en zouden we met behulp van een luchtfoto moeten inventariseren. Om vervolgens de ongevallen te selecteren dient er een kaart-laag aangemaakt te worden die al die ronde punten vevat. Tot slot zal nog een beperking van de ongevallen met fietsers nodig zijn. Zonder afbreuk te doen aan de zinvolheid van de informatie die zeker een meerwaarde kan zijn, is in deze korte periode geen resultaat mogelijk. We kunnen overwegen om dergelijke studie in de toekomst aan een stagiair voor te leggen bij gebrek aan capaciteit en tijd om dit door de eigen medewerkers te laten uitvoeren.

De voorrangregeling voor fietsers op een rotonde hangt af van de inrichting van de rotonde zelf. Hierbij zijn een aantal varianten mogelijk, die elk een invloed hebben op de voorrangregeling voor fietsers op de rotonde.

Voor de fiets zijn er 5 types voorzieningen denkbaar op een rotonde:

1. rotonde met gemengde afwikkeling;
2. rotonde met aanliggend fietspad;
3. rotonde met vrijliggend fietspad in de voorrang;
4. rotonde met vrijliggend fietspad uit de voorrang;
5. rotonde met ongelijkvloerse fietspaden.

Op het grondgebied van Brugge vinden we (quasi) alle varianten terug (zie bijlage).

De dienst mobiliteit gaat geenszins akkoord met de een unisono lofzang van rotondes. Het klopt dat deze in globo voor het gemotoriseerd verkeer veiliger zijn maar het klopt evenzo dat – zo leren cijfers van het Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersongevallen (SWOV) bijgetreden door o.m. studies uit Groot-Brittannië – deze analyse niet opgaat voor fietsers.

We citeren de conclusie van het onderzoek van SWOV :

*Er is al lang discussie over de vraag of het veiliger is voor (brom)fietsers als ze voorrang hebben op een rotonde met vrijliggende fietspaden of juist niet. Rotondes met (brom)fietsers 'in de voorrang' blijken onveiliger te zijn, maar vanwege mobiliteitsargumenten hebben (brom)fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom meestal toch voorrang.*

Graag gaan we dieper in op deze analyse die u mogelijks zal verrassen (bron van ons betoog is andermaal SWOV). Dat een rotonde in globo verkeersveilig is, is an sich niet verwonderlijk: een rotonde vermindert het aantal potentiële conflicten op een kruispunt en zorgt ervoor dat er, afgezien van minder ernstige kop-staartconflicten, maar één type (dwars)conflict overblijft. Daarnaast verlaagt een rotonde de naderingssnelheid van het verkeer.

Dat de fietser het kind van de rekening kan worden, heeft niet zozeer te maken met hogere kenmerken, wel met de gebrekkige uitvoering van rotondes of beter een gebrekkige inrichting van rotondes omwille van in het bijzonder plaatstekort. Bij te compacte rotondes bestaat immer het risico dat fietsers in de dode hoek worden gebracht van niet enkel vrachtwagens maar ook van auto's. Nederlands onderzoek door DTV Consultants wijst uit dat ook de straal van de rotonde een belangrijke indicatie is: hoe groter de straal van de rotonde, hoe kleiner het aantal geregistreerde fietsongevallen. Dit heeft ook te maken met de leesbaarheid – de betere conflictpresentatie.

Vanuit een reflectie naar doorstroming zou dan ook al vlug – zoals u en ook het Nederlandse CROW maar dan slechts binnen de bebouwde kom doet – een lans gebroken kunnen worden voor een voorrangregeling ten voordele van fietsers. Echter hierdoor brengt u de fietser dus – ongetwijfeld onbedoeld – in een potentieel gevaarlijke situatie.

We citeren een Engelstalige samenvatting van een recent (2019)

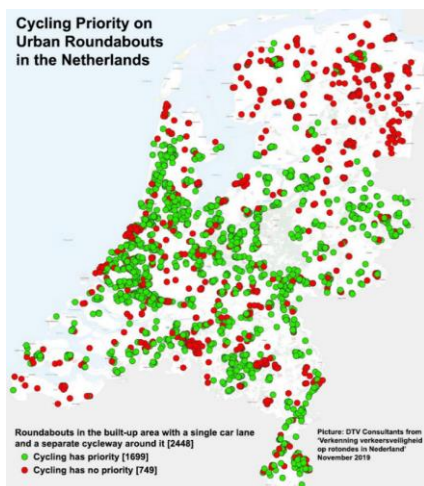
DTV Consultants-rapport :

*Op rotondes binnen de bebouwde kom met een vrijliggend fietspad met fietsers IN voorrang zijn in de periode 2015 – 2018 gemiddeld 0,73 fietsongevallen per rotonde geregistreerd. Op rotondes met fietsers UIT de voorrang zijn in vier jaar tijd gemiddeld 0,18 ongevallen per rotonde geregistreerd.*

Het stadsbestuur schuwt dan ook een generieke oplossing zoals u bepleit in uw vraagstelling en bepleit daarentegen een contextspecifieke benadering waarbij we vertrekken vanuit een verkeersveiligheidsanalyse casus per casus. Zo er een manifest en/of reëel risico op een dode hoek is, lijkt ons een voorrangregeling en überhaupt zelfs een (ondergedimensioneerde) rotonde-inrichting niet wenselijk.

Merk op dat ook in Nederland – omwille van de analyses van SWOV die kanttekeningen plaatsen bij algemene richtlijnen die o.m. door CROW en het Nederlandse Ministerie worden verspreid – de voorrangdiscussie zeer sterk verschillend van gemeente-tot-gemeente wordt benaderd.

Cartografisch weergegeven :



Het stadsbestuur is geen voorstander van een uniforme voorrangregeling op rotondes, verkeersveiligheid primeert immers en een evaluatie vanuit het principe "meten is weten" is dan ook noodzakelijk.

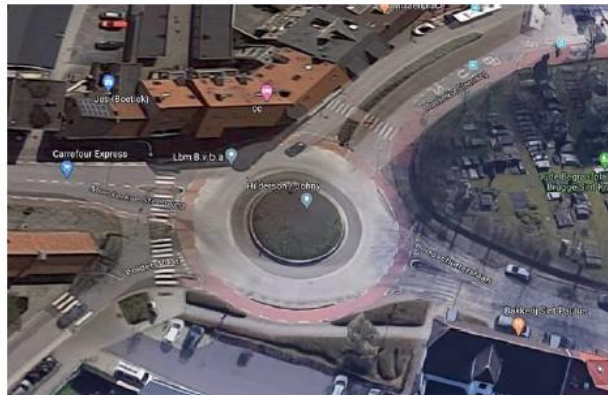
Van zodra wij het antwoord op vraag 1 ontvangen, zullen wij u dit bezorgen.

1. Rotonde met gemengde afwikkeling



Dries – Sint-Lucaslaan : fietsers volgen zelfde tracé als andere weggebruikers. Normale voorrangregels gelden op de rotonde

2. Rotonde met aanliggend fietspad



Moerkerke Steenweg – Boogschutterslaan (fietsers blijven in de voorrang op de rotonde). Volgens AWV is dit het meest onveilige type en is dit zeker af te raden.

3. Rotonde met vrijliggend fietspad in de voorrang

Komt niet voor op ons grondgebied.

4. Rotonde met vrijliggend fietspad uit de voorrang



Doornstraat – Koning Leopold III Laan (fietsers uit de voorrang)

5. Rotonde met ongelijkvloerse fietspaden



N31 – Koning Albert I-laan

**Vraag 1196: Raadslid Jos Demarest (21/02/2020)**

**Levende confetti**

Bij carnaval hoort confetti. Naast een vorm van ambiance is het hoe dan ook een vorm van vervuiling van de stad. De snippers blijven soms de straten ontsieren omdat die moeilijk op te ruimen zijn.

Het gebruik van de industriële confetti is in Brugge (nog) niet verboden.

Dankzij de innovaties in de confetti-industrie bestaat er nu confetti die niet alleen bio-afbreekbaar is, maar waar er ook kleine bloemzaden in zitten.

Is het mogelijk dat de stad deze innovatie van naderbij zou onderzoeken en nagaan of deze levende confetti een alternatief zou kunnen zijn voor het gebruik van de traditionele (dode) confetti.

Misschien kan de stad de carnavalsverenigingen ondersteunen om dit product volgend jaar te gebruiken? Om tenslotte de industriële confetti te verbieden?

### **Antwoord 1196:**

#### **Levende confetti**

Confetti en carnaval horen traditioneel bij elkaar. Het is nog maar de vraag of confetti echt een vereiste is voor een leuk carnavalsfeest, zeker gelet op de vele nadelen er van: Confetti is vervuilend, moeilijk en in sommige gevallen (vb: in voegen van bestrating) zelfs niet te verwijderen. Daarenboven veroorzaakt het schade aan het milieu.

De dienst Openbaar Domein adviseert dan ook steeds negatief voor het gebruik van confetti op eender welk evenement, dus ook op carnaval. Vroeger was de reden van het negatieve advies vooral gericht op het 'vervuilende aspect'. Meer en meer heeft ook het milieu-aspect zijn impact gehad op de adviezen.

Deze evolutie zien we ook in de vergunningen voor evenementen afgeleverd door het College van Burgemeester en schepenen:

- In 2017 werd als voorwaarde bv bij de organisatie van Wintervonken nog gesteld dat confetti tot een minimum beperkt moest worden, dit vooral omwille van redenen van stadsreiniging.
- In het besluit voor o.a. de organisatie van de carnavalstoet in de binnenstad in 2019 werd opgenomen dat enkel het gebruik van biologisch afbreekbare confetti toegelaten werd.
- Voor de carnavalstoet o.a. in Zeebrugge in 2020 werd het gooien van confetti, papierslingers, ... helemaal niet meer toegestaan.

De reden waarom niet aan het gebruik van bio-afbreekbare confetti vastgehouden werd, is omdat ook bio-afbreekbare confetti nog geruime tijd zichtbaar blijft op het openbaar domein en zorgt voor een slordig straatbeeld.

De aanwezigheid van kleine bloemzaadjes in de confetti lijkt geen goed idee. Het zaad zou in het merendeel van de gevallen op verhardingen terecht komen waar het met een regenbui in de riool terecht komt of opgeveegd wordt. Bloemzaad zou ook in kieren en spleten van de bestrating terecht komen en daar kiemen om samen met wilde kruiden te verschijnen.

Wij hopen u met deze informatie van dienst te zijn.

### **Vraag 1197: Raadslid Annick Lambrecht (11/03/2020)**

#### **GAS-boetes voor lichte snelheidsovertredingen**

Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters en Vlaams minister van Binnenlands Bestuur Bart Somers kondigden op 9 maart aan dat de lokale besturen in de toekomst GAS-boetes zullen kunnen uitschrijven voor lichte snelheidsovertredingen.

Dit stond reeds in het regeerakkoord en werd nu concreter toegelicht bij goedkeuring van het ontwerp van decreet.

"Het moet gaan om lichte snelheidsovertredingen van minder dan 20 km/u te snel op wegen waar wettelijk 30 of 50 km/u mag gereden worden en het moet gaan om overtredingen vastgesteld met

alle types camera's. Gaande van klassieke flitspalen, tot mobiele camera's, superflitsers en trajectcontroles", aldus minister Peeters.

Graag had ik het stadsbestuur volgende vragen gesteld:

1. Heeft Stad Brugge plannen om die nieuwe mogelijkheid voor lokale besturen tot het uitschrijven van GAS-boetes voor snelheidsovertredingen te benutten? Zo ja, op welke manier zou dit dan in Brugge worden geïmplementeerd?
2. Vond hierover reeds overleg plaats, zowel intern met de politie en de GAS-ambtenaren, en extern met de bevoegde autoriteiten? Zo ja, wat waren de belangrijkste aandachtspunten?

## **Antwoord 1197:**

### **GAS-boetes voor lichte verkeersovertredingen**

Gemeentelijke administratieve sancties voor snelheidsovertredingen dreigen voor een verwarrende regeling inzake handhaving te zorgen. Er zullen twee handhavingssystemen van toepassing zijn: het klassieke strafrechtelijk en een gemeentelijk/bestuurlijk handhavingssysteem. Elke gemeente zal een eigen geautomatiseerd systeem van vaststelling/verwerking/opvolging moeten ontwerpen, wat een zware belasting voor ofwel de sanctionerend ambtenaar ofwel voor de lokale politiezones zal betekenen. De zware snelheidsinbreuken blijven de bevoegdheid van de politierechtbank, waarbij we ons afvragen in hoeverre de vaststellingen van een GAS-ambtenaar kunnen overgedragen worden aan de politie, zonder dat deze de initiële vaststellingen zou hebben verricht.

Er is een grote terughoudendheid, ook binnen de werkgroep 'politiezones' van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Ook vanuit de geïntegreerde politie werd een negatief advies geformuleerd en werd ondertussen bijkomend advies gevraagd aan het verkeerskenniscentrum Centrex-Wegverkeer. Er stellen zich toch wat technisch-juridische problemen:

- Geen GAS-boetes mogelijk voor buitenlandse overtreeders en minderjarigen (geen zgn. *crossborder* die de internationale samenwerking in deze materie regelt);
- Geen 'consignatie' (voertuig inhouden indien bestuurder geen woonplaats heeft in België) mogelijk;
- Moeilijk om recidive vast te stellen want de GAS-boetes worden per gemeente individueel afgehandeld. Dus geen hogere sanctie voor wie volhardt in de boosheid...

De vrees is reëel dat door de verGASsing, de verdeelsleutel van het verkeersveiligheidsfonds onder druk zal komen te staan en wellicht zal leiden tot een vermindering van de toegewezen budgetten vanuit de federale overheid. De politie Brugge ontvangt jaarlijks meer dan 1,5 miljoen euro uit dit fonds.

Meer vastgestelde overtredingen die met GAS worden gesanctioneerd betekenen meer stedelijke inkomsten maar moet dat de drijfveer zijn voor een efficiënt en onderbouwd handhavingbeleid ?

De uitdaging om voldoende politiecapaciteit te vinden om vaststellingen te doen blijft even moeilijk want administratieve of logistieke medewerkers mogen wettelijk niet ingezet worden. Indien de vaststellingen/verwerking/opvolging door (onvermijdelijk meer) GAS-ambtenaren zouden worden gecoördineerd, zou dit het huidige goed uitgewerkte integraal en geïntegreerd snelheidsbeleid van de lokale politie tenietdoen.

De betrachting zou toch moeten blijven om zoveel als mogelijk de weginfrastructuur aan te passen aan het vigerend snelheidsregime, i.p.v. te jagen en te sanctioneren, al blijft dat laatste natuurlijk altijd nodig. Investerings in camera's, als die nodig zijn, is in Brugge niet echt een probleem. Bij gebreke aan investeringen hieromtrent vanwege het Vlaams Gewest, dat nu vrijwel uitsluitend op trajectcontroles inzet, werden met eigen Brugse begrotingsmiddelen eind 2019 nieuwe roodlicht- en snelheidscamera's aangekocht. Als dit wenselijk wordt geacht kopen wij er in de nabije toekomst nog bij.



In tegenstelling tot wat in een persbericht wordt gesuggereerd, vertegenwoordigen op Brugs grondgebied de snelheidscontroles binnen de zone 30/50 wel een substantieel deel van alle snelheidscontroles op het grondgebied. In 2018: zone 30 (214 controles), zone 50 (468 controles), zone 70 (179 controles). Dit betekent dat **79%** van alle snelheidscontroles werden uitgevoerd in zone 30 en 50. In 2019: zone 30 (151 controles), zone 50 (358 controles), zone 70 (146 controles). **78%** van alle controles werden vorig jaar uitgevoerd binnen de zone 30 en 50.

### **Vraag 1198: Raadslid An Braem (22/03/2020)**

#### **Afhaaldienst bibliotheek**

Naar aanleiding van de Coronacrisis sluit de bib zijn deuren. Alle begrip want afstand nemen is zeer belangrijk nu en in een bib komen de medewerkers met heel veel verschillende mensen in contact. Zou het toch niet mogelijk zijn een afhaaldienst te organiseren zodat mensen toch kunnen blijven lezen?

In Damme en Beerse is reeds zo'n afhaaldienst.

#### **Antwoord 1198:**

#### **Afhaaldienst bibliotheek**

Eerst en vooral kunnen wij melden dat de sluiting van de bibliotheek verlengd wordt. Dat is - vanuit het standpunt van de volksgezondheid - de meest verantwoordelijke optie om zo verplaatsingen, contacten of wachtrijen te vermijden, zie ook het standpunt van de vakvereniging: <https://www.vvbad.be/nieuws/sluit-bibliotheken-en-archieven-tijdelijk-voor-bezoekers>.

In sommige steden is er een afhaaldienst, maar daar krijg je opnieuw concentraties van personen en contacten. Ook kan je het virus via geplastificeerde oppervlakten een tijd lang doorgeven. Daarom is hier niet voor gekozen. Heel wat bibliotheken blijven dan ook tijdelijk volledig gesloten (bv. Antwerpen, Aalst, Roeselare, Kortrijk, Muntpunt Brussel, Leuven).

Wel bekijkt de bibliotheek momenteel of ze een minimale dienstverlening naar kwetsbare doelgroepen kan organiseren. Ook werden alle uitgeleende materialen verlengd, zodat niemand zich zorgen hoeft te maken over het terugbrengen. In de tussentijd doet de bibliotheek haar uiterste best om op sociale media zoveel mogelijk relevante alternatieven te delen. Je vindt er links naar online knutsel- en voorleesmomenten en naar verschillende platforms waar je digitale prentenboeken, audioboeken of e-boeken kan lezen en beluisteren.