

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang

nr. 14 – 21 april 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 1201: Raadslid Annick Lambrecht (3/03/2020)

Fietsstraten en handhaving

In de vorige legislatuur werden fietsstraten geïntroduceerd als middel om fietsers meer ruimte maar vooral meer verkeersveiligheid te geven in het straatbeeld. Fietsstraten zijn immers straten waar wagens te gast zijn en fietsers niet mogen inhalen. Bovendien geldt er in fietsstraten ook een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

1. Hoeveel fietsstraten zijn er nu in Brugge? Waar zijn die gelegen? Hoeveel worden er de komende 4 jaar bij gepland om gebruiksklaar te zijn binnen 4 jaar?
2. Hoeveel toezichten werden uitgeoefend door de politie sinds de invoering van de fietsstraten? Graag een overzicht per jaar en straat? Met welke resultaten? Werden er boetes uitgeschreven? Zo ja, hoeveel boetes en wat was de prijs voor de overtreders?
3. Wat zijn de plannen om de handhaving van de fietsstraten af te dwingen in de toekomst gelet op de regelmatige vaststellingen van fietsers dat ze toch nog voorbijgestoken worden door automobilisten in fietsstraten? Blijft het beleid ongewijzigd hier?

Antwoord 1201:

Fietsstraten en handhaving

Brugge heeft momenteel 7 officiële fietsstraten. Het traject Vestingstraat – Edward de Denestraat – Weidestraat (tot aan het kruispunt met de Wantestraat) is de laatste fietsstraat die er officieel is bijgekomen.

De 7 officiële fietsstraten in Brugge zijn:

1. Filips De Goedelaan in Christus Koning
2. Werfstraat in Christus Koning
3. Veldstraat in Sint-Michiels
4. Sint-Lenardsstraat in Dudzele
5. Driekoningeweg – Leopold Debruynestraat in Sint-Kruis
6. Noorweegse Kaai – Damse Vaart Noord in Sint-Jozef/Sint-Kruis

7. Vestingstraat – Edward de Denestraat – Weidestraat in Assebroek

Navraag bij de lokale politie geeft onderstaande inbreuken sinds de start van de eerste fietsstraat in 2018 tot maart 2020 weer. Voor elke inbreuk werd een eerstegraadsboete van €58,00 uitgeschreven.

1. Filips de Goedelaan : 172
2. Werfstraat : 3
3. Weidestraat : 1
4. Edward de Denestraat : 1
5. Veldstraat : 1
6. Driekoningenweg – Leopold Debruynestraat: 0
7. Noorweegse kaai – Damse Vaart Noord: 0

Uit deze cijfers kan afgeleid worden dat er heel wat meer inbreuken in de Filips de Goedelaan werden begaan dan elke andere fietsstraat. Deze straat werd in de vorige legislatuur, op vraag van het bestuur, als eerste fietsstraat ingericht.

Gezien de terminologie en de bijhorende regels van een fietsstraat nog niet zo goed ingeburgerd waren, werden bij aanvang heel wat controles uitgevoerd om bewoners en gebruikers van de fietsstraat op de regels te wijzen. Vandaar het hogere aantal inbreuken in de Filips de Goedelaan tegenover andere fietsstraten. De controle op fietsstraten wordt telkens in de reguliere politiecontroles meegenomen en wordt continue gemonitord.

Het begrip van een fietsstraat is de laatste jaren ruim verspreid. Dit dankzij verschillende communicatieacties van andere steden, de stad Brugge zelf, de controleacties van de lokale politie en de verspreiding van het begrip via diverse nieuws- en sociale mediasites. Wanneer een fietsstraat in Brugge wordt ingericht krijgen alle buurtbewoners een bewonersbrief waarbij alle regels nog eens klaar en duidelijk worden uitgelegd. Via de sociale mediakanalen van de stad wordt het begrip verder verspreid. Dit moet ervoor zorgen dat het begrip fietsstraat door zoveel mogelijk burgers geweten is en gerespecteerd wordt.

Het creëren van nieuwe fietsstraten is geen evidentie en kan niet overal waar het gevraagd wordt. Een fietsstraat is namelijk een middel en geen doel. Om elke fietsstraat uniform te beoordelen werd daarvoor door de stad een beleidskader fietsvoorzieningen ontwikkeld. Een fietsstraat dient aan heel wat criteria te voldoen en is steeds een weloverwogen proces.

Hieronder worden onder meer enkele criteria opgesomd die allemaal gunstig dienen te zijn voor het inrichten van een fietsstraat. Pas zo wordt de basis voor een goede fietsstraat gevormd. De criteria hieronder werden uit het beleidskader overgenomen.

Principe / Beoordelingskader – voorstel beleidslijn :

In het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt het toepassingsgebied als volgt gedefinieerd: Een fietsstraat is een straat binnen een verblijfsgebied, die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is. Het autoverkeer kan beperkt aanwezig zijn, maar is duidelijk ondergeschikt aan het fietsverkeer. Dit wordt in het Vademecum vertaald in volgende criteria (met hierbij vermeld het toetsingskader de praktische Brugse vertaalslag) :

- Onderdeel van een bovenlokale of een lokale functionele fietsroute; kan ook een straat met druk fietsverkeer zijn (bv. schoolomgeving waar het autoverkeer wordt geweerd).
- In een bebouwde omgeving waar de verblijfsfunctie dominant is (bebouwde kom en bij voorkeur bestaande zone 30)
- Uit de verkeerscirculatie (of het verkeerscirculatieplan) moet blijken dat doorgaand autoverkeer (zonder herkomst/bestemming in de straat) maximaal wordt geweerd; sluiptverkeer is niet compatibel met het concept van de fietsstraat.

- Streefdoel is dat de fietsers in aantal groter zijn dan de gemotoriseerde weggebruikers, met aandacht voor volgende principes:
 - o De geloofwaardigheid van het concept hangt af van het aantal fietsers dat in spitsuur of gedurende de dag gebruik maakt van de fietsstraat, waarbij er rekening dient gehouden dat het aantal fietsers na de invoering van de fietsstraat nog kan stijgen.
 - o Voor het autoverkeer kan 2.000 voertuigen/dag (24u) als bovengrens voor een fietsstraat gehanteerd worden.
 - o Intensiteiten fiets $\geq 2 * I$ auto is de ideale verhouding voor dominantie fietsverkeer .
 - Toetsingskader :
 - o ofwel tellingen in ochtend- en avondspits waaruit blijkt dat I fiets $> 0,75 I$ auto
 - merk op : het stadsbestuur hanteert een lagere intensiteit, omdat zo geanticipeerd wordt op het verwachte potentieel van een fietsstraat waardoor het aantal fietsers zal stijgen tot eenzelfde niveau of hoger dan het aantal auto's
 - o ofwel de route kent een groot fietspotentieel
 - Openbaar vervoer met lage frequentie is toegelaten.
 - o de aanwezigheid van één of meerdere buslijnen met een (in globo) frequentie van 15 min. of minder in de ochtend/avondspits resulteert in een "no go"
 - o de aanwezigheid van een buslijn met frequentie van meer dan 15 min. in de ochtend/avondspits dient naar opportuniteit beoordeeld te worden in samenspraak met De Lijn
 - merk op : de aanwezigheid van één of enkele schoolbussen is geen uitsluitingscriterium, wel is het dan noodzakelijk om te onderzoeken of een alternatieve lijnvoering gehanteerd kan worden, dan wel of andere flankerende maatregelen wenselijk / noodzakelijk zijn
 - Langsparkeren buiten de rijloper(s) is mogelijk; wanneer links in de rijrichting wordt geparkeerd moet een veiligheidsstrook langs de geparkeerde voertuigen (manoeuvrerruimte buiten de rijloper) in acht worden genomen.
 - Toetsingskader : analyse wegbeeld, een haaks parkeren zonder veiligheidsstrook (i.f.v. in/uitdraai-manoeuvres) is een "no go"
- Aanvullend dient (cfr. concept "self explaining road") gewaakt te worden over een inrichting van de weg waar een inhaalverbod van fietsers door gemotoriseerd verkeer voor zich spreekt. Een relatief beperkte breedte van de rijweg ("geen vliegplein"), een goede conflictpresentatie, ... zijn criteria die gehanteerd worden.

Outcome :

De dienst Mobiliteit zal deze toets maken in overleg met de lokale politie.

Aan al deze criteria dient voldaan te worden (of dient gemotiveerd afgeweken te worden, zie hoger) om in aanmerking te komen als "fietsstraat".

Deze criteria worden vervolgens afgetoetst op een MOVE-overleg en een mobiliteitsoverleg waarna finaal het college van burgemeester en schepenen het laatste woord heeft.

Vraag 1202: Raadslid Andries Neiryck (3/03/2020)

Fietspaden in de Blauwe Toren en het Waggelwater

Op de hoek van de Hoge Hul en de Monnikenwerf in de Blauwe Toren is al maanden een bouwwerf. Levensgevaarlijk voor fietsers, zelf een moordstrookje ontbreekt. Nochtans zijn er mogelijkheden en de tijd dat iedereen met de auto naar het werk rijdt zijn al een tijdje achter ons. Meer en meer werknemers komen met de fiets of elektrische fiets en in bepaalde gevallen kiest de werkgever om die elektrische fiets te voorzien voor de werknemer.

Vandaar enkele vragen:

- Wanneer wordt deze werf afgewerkt?

- Wat zijn de plannen om fietspaden aan te leggen in de Blauwe Toren, het Waggelwater en de Zeebrugse Haven.

Enkele suggesties:

- In de Blauwe Toren kan er perfect een fietsverbinding gemaakt worden met het fietspad naast de spoorweg en de Monnikenwerve (Naast Lerou)
- In het Waggelwater kan er makkelijk een fietsverbinding gerealiseerd worden door het Waggelwaterbos vanuit de Lieven Bauwensstraat, met aansluiting op het jaagpad naast de vaart, een fietssnelweg.

Antwoord 1202:

Fietspaden in de Blauwe Toren en het Waggelwater

Inzake de werken op het kruispunt Hoge Hul en Monnikenwerve

De Cluster Openbaar Domein heeft hier een rioolbreuk vastgesteld met verzakking van de bovenliggende betonplaat en berm als gevolg. In samenwerking met Farys zal deze rioolbreuk hersteld worden en aansluitend de afwerking van de weg. De werken worden binnenkort opgestart.

Inzake de visievorming in de Blauwe Toren en het zeehavengebied

Als fietsstad kent Brugge de hoogste ratio fiets in het woon-werk-verkeer (42%) in Vlaanderen. Een blinde vlek is echter het zeehavengebied en bij uitbreiding de bedrijventerreinen in het Noorden van Brugge waar de afwezigheid van fietsinfrastructuur in bijzonder een modal shift fnuikt. In 2010 werd reeds, in een samenwerking tussen stad Brugge, het West-Vlaams provinciebestuur en het havenbedrijf MBZ, een visie op de gewenste fietsinfrastructuur uitgewerkt. Hieraan werd een puntenprogramma gemaakt via het "Masterplan Fiets voor de haven van Zeebrugge en omgeving" gekoppeld. Dit werd op 9 juli 2010 goedgekeurd door het College en vormde het Masterplan (incl. gewenst netwerk en actieplan) het vertrekpunt voor toekomstige verdere realisaties van een verkeersveilige fietsinfrastructuur in de haven van Zeebrugge en omgeving. Het werd dan ook geïntegreerd in het Fietsplan Brugge (2015) en in het Mobiliteitsplan (2016).

Anno 2019 is dit plan slechts ten dele uitgevoerd. Bovendien stond de tijd niet stil en betekent de realisatie van de A11, de detailinvulling - ontwikkeling van de achterhaven (terminals, visievorming Nx - Tweede Zeesluis, ...) alsook de visievorming op de fietssnelwegen dat deze visie enigszins achterhaald is. Op vraag van het mobiliteitsoverleg MBZ heeft de dienst Mobiliteit daarom het initiatief genomen tot een actualisatie van het gewenste netwerk in het zeehavengebied en bij uitbreiding het Noorden van Brugge.

Vertrekpunt is een hoofdstructuur – die aan de Vlaamse en provinciale overheid werd voorgesteld als Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk – waarop lokale aftakkingen (de spreekwoordelijke *last mile*) geënt worden.

In concreto spreken we over 3 parallelle Noord-Zuid gerichte assen

- De F31 startend aan de Krakelebrug, lopend via de oude spoorwegbedding, de Vaartstraat, Zeveneke en dan het fietspad tussen de sporen en de Blauwe Toren en zo verder richting Lissewege en Zeebrugge.
- de F311 tussen Knokke-Heist en Eeklo, deze is t.h.v. de zeehaven geënt op de jaagpaden langs het Leopold- en Schipdonkkanaal waarbij een cruciale schakel de realisatie van de Ramskapellebruggen zijn die thans door AWV worden voorbereid.
- een nieuwe centrale fietsroute, met als trekker MBZ, die geënt kan worden op de Koffieweg en dit aansluitend op de nieuwe brug over het Verbindingsdok en zo op de Jozef Verschaeveve. Dit is hét grote verschilpunt ten opzichte van het Masterplan uit 2010.

Aanvullend kan ook gewezen worden op 2 haaks gesitueerde fietsassen waardoor als het ware een ladderstructuur ontstaat, namelijk

- de fietsinfrastructuur parallel aan de A11 (ten tijde van de A11 gerealiseerd)
- de N34 die op termijn gedownscaled kan worden. Immers de Nx zal het vrachtverkeer en het bovenlokaal verkeer opvangen zodat de N34 slechts het lokale verkeer én de kustfietsnelweg F34 zal herbergen.

Zoomen we in op de Blauwe Toren dan is de F31 de hoofdstructuur waarbij uiteraard ook de fietspaden langsheen de Blankenbergse Steenweg en de Pathoekeweg een tweede en derde parallelle structuur betekenen. We hopen echter dat na realisatie van de F31 (met o.m. een fietsersbrug over de Kolvestraat) deze fietssnelweg dé hoofddrager wordt, wat niet alleen aangener maar ook vlotter en veiliger fietsen zal betekenen.

Ter hoogte van de Blauwe Toren zal de Kolvestraat als haakse fietsas uitgebouwd worden dankzij twee ingrepen :

- de realisatie van symmetrische enkelrichtingsfietspaden tussen de Blankenbergse Steenweg en Monnikenwerve.
- de realisatie van twee dubbelrichtingsfietspaden tussen de nieuwe F31-fietsersbrug over de Kolvestraat (t.h.v. spoorwegbrug) en de Pathoekeweg, zo kan veilig de bedrijventerreinen langsheen de Kleine Pathoekeweg en de Peraltastraat bereikt worden.

Ook aan de kruispunten wordt bijzondere aandacht besteed :

- op het kruispunt Blankenbergse Steenweg zullen volgende maatregelen doorgevoerd worden
 - een conflictvrije groenfase voor fietsers die rechtdoor rijden op de Blankenbergse Steenweg om conflicten met kruisend rechtsafslaand verkeer (richting Kolvestraat) te vermijden.
 - een rechts voor rood bypass voor fietsers die rechtsaf slaan van Blankenbergse Steenweg naar Kolvestraat.
- het kruispunt Pathoekeweg zal heringericht worden teneinde dit gevaarlijk punt structureel aan te pakken (zie afzonderlijke perscommunicatie).

Op het structureel overleg met de bedrijven, georganiseerd door de dienst Ondernemen, op 16 januari 2020 werd de vraag gesteld of ook Monnikenwerve uitgerust kon worden met fietspaden. De dienst Mobiliteit heeft deze vraag onderzocht doch komt tot de conclusie dat deze ruimtelijk niet inpasbaar zijn (tenzij er geopteerd zou worden voor zogenaamde "moordstrookjes" wat uiteraard niet wenselijk is). Het idee van een ondernemer voor het instellen van een circulatieplan werd ook onderzocht doch werd evenmin weerhouden. Of beter, het voorstel is dat eerst hogere maatregelen uitgewerkt worden en vervolgens geëvalueerd. Naderhand kan dan onderzocht worden of een circulatieplan uitgewerkt kan worden waarbij we als het ware een wijkmobiliteitsplan voor het bedrijventerrein zouden opstellen.

Uw suggestie voor een fietsverbinding tussen het fietspad naast de spoorweg en de Monnikenwerve en in concreto naast het bedrijf Lerou, lijkt op het zicht zich in te scharen in hogere visie. Echter onderzoek van deze deelvraag door de dienst Eigendommen leert dat een doorsteek gesitueerd zou zijn op een privaat perceel. Bovendien leert onderzoek dat dit thans ook gebruikt wordt voor bedrijfsdoeleinden. Het lijkt in deze dan ook weinig haalbaar en zelfs weinig wenselijk om hier een fietsverbinding te realiseren daar dit de bedrijfsexploitatie zal hinderen. Bovendien zou dit ook betekenen dat een fietsverbinding minimaal zou zijn wat drukt naar fietscomfort en ook veiligheid (onveiligheidsgevoel van een smalle doorgang). De case illustreert alleszins de delicate evenwichtsoefening maar het spreekt voor zich dat onze diensten alert zijn voor eventuele toekomstige opportuniteiten (bvb. gekoppeld aan de herontwikkeling van percelen – bvb. gekoppeld aan omgevingsvergunningsaanvragen).

Inzake de visievorming Waggelwater

Ook de thans zwakke fietsinfrastructuur op het bedrijventerrein Waggelwater is ons gekend. Vanuit de bedrijvzone Waggelwater, Beweging.net en Fietzersbond Brugge werd in het verleden aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie aan de Waggelwaterstraat (N339) en in bijzonder het kruispunt Lieven Bauwensstraat.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een dossier voorbereid dat op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid van 11 december 2019 werd goedgekeurd. Het dossier gaat uit van onder meer volgende principes - acties:

- het uitrusten van het kruispunt Waggelwaterstraat en Lieven Bauwensstraat met verkeerslichten waardoor een beveiligde fietsoversteek mogelijk is,
- een snelheidsreductie (50 km/u) op de Waggelwaterstraat ter hoogte van het kruispunt Lieven Bauwensstraat, alsook (aanvullend voorstel vanuit lokale politie en dienst Mobiliteit) de brug over de Bevrijdingslaan, en het op/afrittencomplex met de Bevrijdingslaan,
- het optimaliseren van het fietspad,
- de realisatie van een linksaf-strook op de Waggelwaterstraat,
- de inrichting van halte-havens,
- het herschikken van de organisatie van het parkeren voor vrachtwagens.

Aanvullend vroeg het stadsbestuur, dat uiteraard instemde en zeer nauw betrokken was bij de opmaak van het dossier vanuit haar dienst Mobiliteit, om ook het bestaande fietspad en dit t.h.v. de brug over het kanaal Brugge - Oostende terug in goede staat te brengen.

De suggestie voor een nieuwe fietsverbinding doorheen het Waggelwaterbos werd door onze dienst onderzocht. Een soortgelijke vraag in de omgeving werd vanuit Agentschap Natuur en Bos echter negatief geadviseerd omwille van de aanwezigheid van Europees beschermde vleermuize. Een nieuw fietspad en bijhorende verlichting kunnen daarbij een extra verstoringsfactor zijn welke uiteraard best vermeden wordt.

Tot slot merken we op dat in kader van het wijkmobiliteitsplan Christus-Koning een doortrekken van het fietspad Houtkaai tot aan kruispunt Waggelwaterstraat wordt onderzocht. Het idee is om te een veilige connectie te maken naar de Waggelwaterstraat die dus beter uitgerust zal worden – zie hoger) waardoor ons inziens de vraag voor een doorsteek een alternatief zal kennen met respect voor mens én natuur.

Vraag 1203: Raadslid Annick Lambrecht (4/03/2020)

Man-vrouwverhoudingen in raden van bestuur waarin Stad Brugge vertegenwoordigd is

Sinds de inwerkingtreding van de wet van 28 juli 2011 over genderquota in raden van bestuur dient 33 procent in raden van bestuur een vrouw te zijn. Deze quota gelden voor beursgenoteerde ondernemingen en overheidsbedrijven. Onderzoeken tonen aan dat deze vrouwenquota effect hebben: sinds de invoering van deze wet is het aantal vrouwen in raden van bestuur aanzienlijk gestegen.

Graag had ik cijfers verkregen over de situatie in alle raden van bestuur waarin Stad Brugge vertegenwoordigd is.

1. Graag een overzicht van de laatste 10 jaar van het aantal vrouwen en de man-vrouwverhouding in alle raden van bestuur waarin Stad Brugge vertegenwoordigd is.

Antwoord 1203:

Man-vrouwverhoudingen in raden van bestuur waarin Stad Brugge vertegenwoordigd is

Na de nodige opzoekingen van e-mailadressen werd de vraag per mail gesteld aan de verenigingen. We wachten nog op de antwoorden hierop. Deze antwoorden vergen ook voor deze verenigingen nogal wat opzoekwerk aangezien ze 10 jaar moeten teruggaan.

Vraag 1204: Raadslid Geert Van Tieghem (9/03/2020)

Stadiondossier – oefenvelden jeugdwerking Club en Cercle

Het Brugse voetbaldossier staat heden ten dage volop in de actualiteit. Club Brugge wenst zo snel mogelijk een nieuw stadion te realiseren op de Jan Breydelsite, voor Cercle denkt het stadsbestuur in eerste instantie aan een inplanting op de site Blankenbergse Steenweg.

Beide voetbalploegen hebben een intense, uitgebreide en zeer degelijke **JEUGDWERKING** en derhalve nood aan heel wat **oefenterreinen**. Bij de bouw van een gloednieuw stadion zullen de oefenterreinen voor beide clubs abrupt verdwijnen. In eerste instantie wordt gedacht --- lezen wij --- aan een realisatie van oefenterreinen op de site Blankenbergse steenweg. Maar dit zal morgen niet gerealiseerd zijn, gelet op alle lopende juridische perikelen ad hoc ... En wellicht overmorgen ook niet !

- Heeft het stadsbestuur in deze ook een plan B ? **Welke locaties op Brugse bodem heeft de stad voor ogen om de jeugdwerking van Club én Cercle (tijdelijk of blijvend) te kunnen waarborgen/continueren?**

- **Waar wil het stadsbestuur tegen welke datum extra terreinen aanleggen**, want de meeste nu bestaande voetbalvelden worden al zeer intens bespeeld door andere bloeiende Brugse voetbalploegen? Zal dit een impact hebben op het actuele aanbod van beschikbare velden ? (voor amateur- en provinciale ploegen)

Welk **budget** op welke begrotingspost is daarvoor gereserveerd?

Antwoord 1204:

Stadiondossier – oefenvelden jeugdwerking Club en Cercle

Het stadbestuur heeft zich in College van 10 januari formeel geëngageerd om beide voetbalploegen te ondersteunen in de zoektocht naar een adequate tussentijdse of definitieve, haalbare oplossing inzake de noodzakelijke oefenvelden voor Club en Cercle.

De vooropgestelde definitieve oplossing daarvoor is duidelijk: de site Blankenbergse Steenweg. Maar in afwachting van het arrest van de Raad van State en gekoppeld aan de vooropgestelde timing van het project van Club Brugge worden effectief ook tussentijdse oplossingen uitgewerkt. Daar worden uiteraard ook de mogelijkheden in bestaande sportcentra voor bekeken.

De Stad wil een oplossing voor zowel Club Brugge als Cercle Brugge, maar uiteraard ook voor alle andere gebruikers van de sportcentra. Van zodra er een akkoord is met de 3 partijen zal hierover gecommuniceerd worden. Hoe dat financieel vorm zal krijgen zal mede onderwerp zijn van de driepartijenovereenkomst Stad-Club-Cercle.

Vraag 1205: Raadslid Annick Lambrecht (13/03/2020)

Cijfers en tendensen autodelen in Brugge - verduidelijking

Op mijn vraag van 12 februari naar cijfers en tendensen van autodelen in Brugge kreeg ik een overzicht van het aantal autostandplaatsen op heden, maar niet van de evolutie in het aantal standplaatsen in de afgelopen 5 jaar.

In het antwoord op mijn vraag hoeveel gebruikers er zijn van autodelen in Brugge wordt er verwezen naar het autodeelactieplan, maar worden geen concrete cijfers gegeven.

Vandaar de volgende vervolgvragen:

1. Wat is de evolutie in het aantal autodeelstandplaatsen in de afgelopen 5 jaar? Graag een overzicht van aantal standplaatsen per jaar.
2. Is er een mogelijkheid om een overzicht te bezorgen van die (al zij het voorlopige) cijfers van autodelen-gebruikers in Brugge de laatste 5 jaar en de evolutie, dus opgesplitst per jaar?

Antwoord 1205:

Cijfers en tendensen autodelen in Brugge - verduidelijking

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

Hieronder een overzicht van de inrichting van de standplaatsen:

2004: inrichting nieuwe standplaats **Sint-Jansplein** (ter vervanging van Schouwburg)

2008: inrichting nieuwe standplaatsen **Brugge station**

2010: inrichting nieuwe standplaatsen **Gentpoort** en **Canadaplein**

2011: inrichting nieuwe standplaats **Bapaumestraat**

2014: inrichting nieuwe standplaats **Werfplein**

2015: inrichting nieuwe standplaatsen **B-Parking Brugge**

2015: inrichting nieuwe standplaatsen **Visartpark** en **Gaston Roelandtsplein**

2018: uitbreiding **Canadaplein** + inrichting nieuwe standplaats **Potterierei** (nu tijdelijk Wulpenstraat omwille van werken aan de Dampoort)

2020: uitbreiding **Bapaumestraat** + inrichting nieuwe standplaats **Guido Gezelleplein** + uitbreiding **Sint-Jansplein** met 1 elektrische deelwagen

Voor 2020 streeft Cambio naar een uitbreiding van 18 naar 21 voertuigen. Voor 2021 is er nog geen prognose (afhankelijk van evolutie en actuele crisis), maar Cambio hoopt het groeiritme door te kunnen zetten.

Hieronder een overzicht van het aantal autodeelgebruikers in Brugge gedurende de laatste 5 jaar en de evolutie:

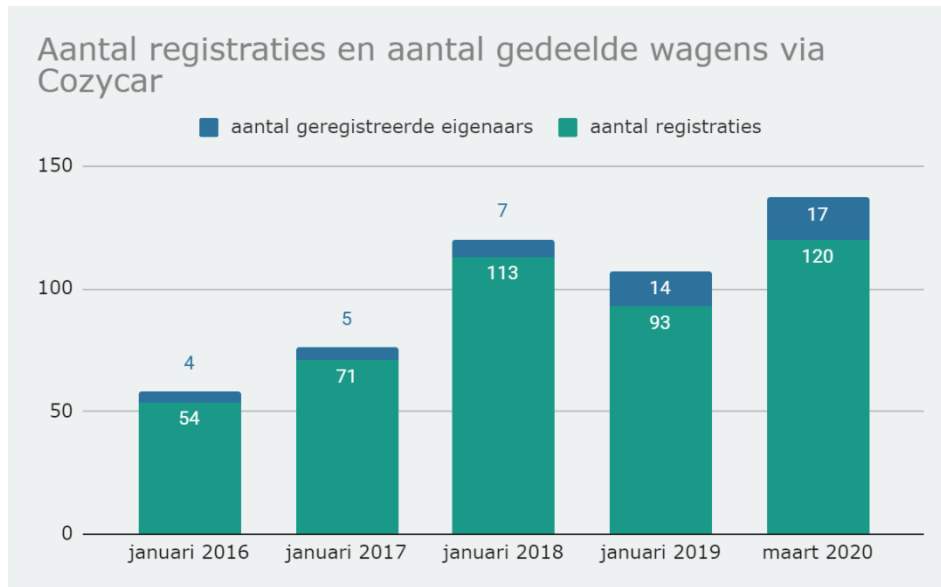
	Aanbieders met eigen vloot (Cambio)	Delen privé-auto's	
		Peer-to-peer	Onder burens
Brugge	ruim 600 autodelers, 18 deelwagens	12 deelwagens	155 autodelers, 24 deelwagens

Detail **Cambio**-gebruikers in Brugge:

Eind 2015:	330
Eind 2016:	382
Eind 2017:	487
Eind 2018:	566
Eind 2019:	651

Ook Cozycar en Dégage zijn al enkele jaren actief in Brugge. Er worden onder burens 24 wagens aangeboden om te delen, waarvan meer dan 150 inwoners gebruik maken.

Detail **Cozycar**-gebruikers in Brugge (sinds begin 2016):



Ter verduidelijking, in maart 2020 waren er dus 137 Bruggelingen actief op Cozycar, waarvan er 17 als eigenaar van een deelwagen zijn geregistreerd. De daling van het aantal geregistreerden in 2019 lijkt vreemd, maar komt omdat Cozycar in de zomer van 2018 een grote kuis hield in hun ledenbestand waarbij alle slapende accounts werden verwijderd. De cijfers van 2018 zijn dus vermoedelijk een overschatting van het aantal actieve gebruikers. Maar het belangrijkste: ook na de opkuis blijft de groei van het aantal gebruikers en eigenaars zich duidelijk doorzetten, wat resulteert in bijna een verdubbeling op 3 jaar tijd.

Detail **Dégage**-gebruikers in Brugge:

	auto's	leden
01/01/18	0	1
01/01/19	0	8
01/01/20	7	30
vandaag	7	33

Via de peer-to-peer organisatie **Getaround** worden er ook 12 wagens van inwoners gedeeld.

Naast het aanbod aan reguliere deelwagens deelt zorginstelling **Curando vzw** ook een aantal aangepaste voertuigen voor personen met een rolstoel in de buurt van Sint-Kruis en Assebroek.

Het gaat over twee wagens, een rolstoelfiets en een duofiets. Ook buurtbewoners zonder (mobiliteits)beperking kunnen de voertuigen ontlenen. Een mooi voorbeeld van hoe gedeelde mobiliteit en sociaal beleid hand in hand kunnen gaan.

Vraag 1206: Raadslid Andries Neiryndck (21/03/2020)

Bouwen/verbouwen jeugdlokalen

Graag had ik de stand van zaken geweten ivm de bouw en verbouwen van jeugdlokalen.

- Welke jeugdbewegingen mogen zich verheugen op een nieuw of vernieuwd lokaal de komende maanden.
- Welke dossiers zitten in de pipeline, welke staan op de wachtlijst?
- Wat is het beschikbare budget gemiddeld per lokaal?
- IVM het lokaal van Kerlinga, die hun lokaal verliezen door de bouw van appartementen naast hun lokaal. Waar komt er een nieuw lokaal voor deze jeugdbeweging?

Antwoord 1206:

Bouwen/verbouwen jeugdlokalen

Welke jeugdbewegingen mogen zich verheugen op een nieuw of vernieuwd lokaal de komende maanden.

De stad beschikt over bouwvergunningen voor sites Tempelhof en A. Vynckestraat. Beide projecten zijn lopend, maar een werf is nog niet opgestart. Ze zullen dit jaar niet in gebruik genomen kunnen worden.

In het Tempelhof zullen 5 groepen geholpen worden. In de A. Vynckestraat 1 jeugdbeweging. Aan jeugdwerk dat zelf bouwheer is, zijn op vandaag geen bouwvergunningen voor op te starten projecten afgeleverd.

Welke dossiers zitten in de pipeline, welke staan op de wachtlijst?

Voor de stadsprojecten : zie hoger

Waar jeugdwerk zelf bouwheer is: een dossier is daarover nog voor te leggen aan het stadsbestuur

Wat is het beschikbare budget gemiddeld per lokaal?

Een nieuwbouw voor 5 groepen zoals het Tempelhof is niet vergelijkbaar met een volledige renovatie van een bestaand gebouw zoals in de A. Vynckestraat. Er wordt maatwerk voorzien wat betreft de uitgaven.

Waar jeugdwerk zelf bouwheer is van een nieuwbouw of uitbreiding van een gebouw, daar leerden de voorbije jaren ons dat daar de maximale subsidie van toepassing is. Die bedraagt 263.000 euro, met daarbij de opmerking dat de subsidie enkel de bouwkost exclusief btw dekt. De vereniging zal in geval van een maximum subsidie nog minstens 55.230 euro zelf moeten inbrengen. Dat is 21% btw op 263.000 euro. Omdat in jeugdlokalen niemand gedomicilieerd is, is ook bij renovatiewerken het btw tarief van 21% van toepassing.

I.v.m. het lokaal van Kerlinga, die hun lokaal verliezen door de bouw van appartementen naast hun lokaal. Waar komt er een nieuw lokaal voor deze jeugdbeweging?

De stad heeft momenteel geen bouwaanvraag ontvangen van de eigenaar die het perceel kocht naast het jeugdlokaal in gebruik door scouts Kerlinga . Uit contacten (van de jeugddienst) met de bouwheer, daterend van januari 2020 sprak die zich uit om zijn project aan het bestaande jeugdlokaal aan te bouwen. De scouts zijn hiervan op de hoogte.

Vraag 1207: Raadslid Geert Van Tieghem (28/03/2020)

Maaien gras oefenvelden Jan Breydelstadion

Deze week werd het gras blijkbaar gemaaid op de voetbaloefenvelden van het Jan Breydelstadion. Buurtbewoners melden ons dat het aannemingsbedrijf die de werken uitvoerde, het gras achteloos stortte op het gras naast het terrein. Het gemaaid gras (groenafval) werd niet meegenomen en er werd -- bizar -- geen gebruik gemaakt van containers groenafval.

In bijlage een aantal foto's van de (onverzorgde) buurt, zoals deze er nu bij ligt. Kan u deze zaak eens bekijken en de verantwoordelijken vragen om het groenafval asap op te ruimen ?



Antwoord 1207:

Maaien gras oefenvelden Jan Breydelstadion

De dienst Openbaar Domein stelde het storten van dit gras (meer specifiek: freesmaaisel) ook vast. Meteen na vaststelling werd op 26 maart contact opgenomen met de voetbalploegen om dit aan te kaarten. Er werd immers in het verleden afgesproken dat er zeker geen grasmaaisel meer zou opgeslagen worden op deze locatie, maar wel (tegen betaling) op de stelplaats van de dienst Openbaar Domein. De nieuwe greenkeeper van de ploegen bleek evenwel niet op de hoogte van deze afspraak.

De greenkeeper engageerde zich om het maaisel meteen te laten verwijderen.

Vraag 1208: Raadslid Geert Van Tieghem (6/04/2020)

Personeelsbeleid in Coronatijden

De coronacrisis treft heel wat ondernemingen en burgers hard in ons land. **Tienduizenden ondernemingen** zijn (verplicht) stil gevallen en zagen zich genoodzaakt om een systeem van tijdelijke werkloosheid omwille van overmacht in te voeren. (contractuele medewerkers) **De ganse coronacrisis heeft een onmiddellijke (negatieve) impact op zowat iedere werkgever, dus ook helaas op de GROEP BRUGGE (stad Brugge/OCMW/Mintus/POLITIE).** Heel wat evenementen/activiteiten werden geannuleerd en diverse diensten moesten verplicht hun deuren sluiten. (musea, sporthallen, cultuurzalen, toerisme, e.d. ...) Bij anderen is het wellicht alle hens aan dek (AZ, MINTUS, De Blauwe Lelie, politie, ...)

In die zin hadden wij graag een antwoord op volgende vragen wat de **STAD BRUGGE** betreft :

- Worden personeelsleden die hun werk tijdelijk niet kunnen uitvoeren, **getransfereerd** naar andere diensten binnen de stad, waar er wel ander werk binnen de stad mogelijk is ?
- In **welke clusters/diensten** kunnen de stadsmedewerkers hun werkzaamheden tijdelijk **niet** meer uitoefenen ? Over hoeveel stadsmedewerkers gaat dit concreet ? Welk beleid werd er op dit vlak gevoerd door de stad in de maand maart 2020 ? (flexibiliteit)
- Welke maatregelen ondernam het stadsbestuur m.b.t. **thuiswerk**?

Voerde het stadsbestuur in maart 2020 een systeem van **tijdelijke werkloosheid omwille van overmacht** in ? (contractuele medewerkers) Is het in de actuele omstandigheden mogelijk om **iedereen blijvend aan het werk te houden, gelet op de sluiting van diverse diensten en het stopzetten van vele evenementen ?**

- Zal het stadsbestuur in **april 2020** (ook) beroep doen op tijdelijke werkloosheid omwille van **overmacht** ? Zo ja, in welke clusters en bij hoeveel mensen/dagen ? En volgens welk principe ?
- Indien de stad beroep doet op tijdelijke werkloosheid omwille van overmacht, zal de stad dan (een deel van) het **loonverlies** bijpassen ?

Antwoord 1208:

Personeelsbeleid stad Brugge tijdens de coronacrisis

- ***Worden personeelsleden die hun werk tijdelijk niet kunnen uitvoeren, getransfereerd naar andere diensten binnen de stad, waar er wel ander werk binnen de stad mogelijk is?***

Er is door P&O een lijst opgemaakt met 'beschikbare medewerkers' bestaande uit mensen die tijdelijk hun werk niet kunnen uitvoeren. Er is een specifiek vacaturesysteem uitgewerkt door P&O om onder- en overcapaciteit met elkaar te matchen. Medewerkers worden actief aangesproken om op andere diensten waar wel nog werk is taken uit te voeren

- ***In welke clusters/diensten kunnen de stadsmedewerkers hun werkzaamheden tijdelijk niet meer uitoefenen? Over hoeveel stadsmedewerkers gaat dit concreet? Welk beleid werd er op dit vlak gevoerd door de stad in de maand maart 2020? (flexibiliteit)***

Concreet gaat het om de diensten met een publieksaspect die door de Coronamaatregelen de deuren moesten sluiten: Musea (uitbatingpersoneel), Gemeenteafdelingen Cluster Klant, Bibliotheken (ondertussen terug deels open via afhaalpunt), Recyclageparken (ondertussen terug geopend via afspraak), Cultuurcentrum (technici en onthaalpersoneel), Sporthallen.

In totaal gaat het om een 175-tal medewerkers. Deze medewerkers worden actief aangesproken om andere taken uit te voeren i.f.v. het waarborgen van essentiële dienstverlening. Er is een platform uitgewerkt waarop vacatures kunnen gemeld worden, een overleg uit de grond gestampt die de vacatures valideert en een team samengesteld dat effectief mensen en diensten contacteert om deze vacatures in te vullen.

- ***Welke maatregelen ondernam het stadsbestuur m.b.t. thuiswerk?***

De stad investeerde eerder al in de mogelijkheden tot telewerk, via het ter beschikking stellen van laptops (in vervanging van de oudere vaste toestellen), via het digitaal telefoneren (Skype i.p.v. fysieke toestellen) en het voorzien van een VPN verbinding die alle medewerkers toelaat toegang te krijgen tot al hun documenten, ook van thuis uit.

Thuiswerk is de norm voor iedereen wiens takenpakket dat toelaat. Elke medewerker wordt aangemoedigd om zoveel mogelijk van thuis uit te werken. Enkel de medewerkers die moeten

instaan voor dienstverlening die enkel vanop locatie kan gebeuren (vb. bemannen balies Huis van de Bruggeling) maken geen structureel gebruik van de mogelijkheden om te telewerken. Proefsgewijze metingen wijzen uit dat meer dan 90% van de bedienden gebruik maakt van de mogelijkheden tot telewerk. Onze dienst IT zorgde ervoor dat het netwerk van de Stad deze belasting kan dragen.

- ***Voerde het stadsbestuur in maart 2020 een systeem van tijdelijke werkloosheid omwille van overmacht in? (contractuele medewerkers) Is het in de actuele omstandigheden mogelijk om iedereen blijvend aan het werk te houden, gelet op de sluiting van diverse diensten en het stopzetten van vele evenementen?***

Op vandaag kiest het bestuur er doelbewust voor om geen gebruik te maken van het systeem van tijdelijke werkloosheid. We worden immers als essentiële dienstverlening bestempeld en willen dan ook, samen met de beschikbare medewerkers, aan de slag blijven. Onder- en overcapaciteit wordt zo goed mogelijk gematcht. Het blijvend aan de slag houden van het personeel is afhankelijk van de lengte en intensiteit van de federale maatregelen.

- ***Zal het stadsbestuur in april 2020 (ook) beroep doen op tijdelijke werkloosheid omwille van overmacht? Zo ja, in welke clusters en bij hoeveel mensen/dagen? En volgens welk principe?***

Op vandaag kiest het bestuur er doelbewust voor om geen gebruik te maken van het systeem van tijdelijke werkloosheid. We worden immers als essentiële dienstverlening bestempeld en willen dan ook, samen met de beschikbare medewerkers, aan de slag blijven.

Indien de maatregelen verlengd worden en er geen of weinig taken meer zijn voor een bepaalde beroepsgroep kan het college van burgemeester en schepenen beslissen om alsnog beroep te doen op tijdelijke werkloosheid.

- ***Indien de stad beroep doet op tijdelijke werkloosheid omwille van overmacht, zal de stad dan (een deel van) het loonverlies bijpassen?***

Cfr. bovenstaande antwoorden over tijdelijke werkloosheid.

Er kan niet vooruitgelopen worden op een eventueel nog te nemen collegebesluit. De modaliteiten van een eventuele tijdelijke werkloosheid moeten in dat geval verder uitgeklaard worden.