

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**26ste jaargang**

**nr. 30 – 17 augustus 2021**

---

**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 1576: Raadslid Annick Lambrecht (19 mei 2021)**

### **Overlast wildparkerende truckchauffeurs Lissewege-Zeebrugge**

Er bereiken ons regelmatig heel wat klachten over overlast door wildparkerende truckchauffeurs in Lissewege en Zeebrugge, vooral langs de N31-Zeebruggelaan. Bewoners worden er geconfronteerd met onophoudelijke geluidsoverlast en overlast door kamperende truckers die sluikeparkeren, wildplassen, uitwerpselen achterlaten, enz.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Hoeveel PV's voor overnachtende truckers zijn er opgemaakt sinds 2010 op de N31 tussen De Blauwe Toren en Zeebrugge?
2. Hoe wil het stadsbestuur het probleem van wildparkerende truckchauffeurs aanpakken ten einde de overlast voor de bewoners tot een minimum te beperken?

### **Antwoord 1576:**

#### **Overlast wildparkerende truckchauffeurs Lissewege-Zeebrugge**

Bij de lokale politie zijn er geen cijfergegevens bekend inzake het overnachten van vrachtwagenchauffeurs. Het overnachten van vrachtwagenchauffeurs in hun vrachtwagen maakt op zich niet het voorwerp uit van een inbreuk op de stedelijke verordening op het overnachten op de openbare weg. Immers, het Verkeersreglement verbiedt het overnachten van vrachtwagenchauffeurs in hun voertuig niet, zolang dit kadert binnen de normale dagelijkse of de verkorte wekelijkse rusttijd en voor zover de vrachtwagens ook reglementair geparkeerd staan. Langs de N31 bevinden zich een groot aantal reglementaire parkeerplaatsen voor vrachtwagens waar het wettelijk toegelaten is om vrachtwagens te parkeren en waar dit aan de vrachtwagenchauffeurs de mogelijkheid biedt om hun verplichte rusttijden te nemen.

Teneinde de overlast van overnachtende truckers te beperken, werd door het stadsbestuur opdracht gegeven aan het studiebureau Sweco om een inrichtingsplan voor een vrachtwagenparking te ontwerpen in de onmiddellijke omgeving van de A11 (tussen Schipdonkkanaal en Alfred Ronsestraat), met inbegrip van een tankstation, sanitair, horeca en shop. De adviezen hierin zijn principieel gunstig, maar momenteel wordt alles verder afgetoetst aan het GewRUP, waarna de kanttekeningen zullen worden overgemaakt aan MBZ en AWV met verzoek tot verdere opvolging.

## **Vraag 1577: Raadslid Geert Van Tieghem (30 mei 2021)**

### **Maaien gras oefenvelden Jan Breydelstadion**

Deze week werd het gras terug 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. Dit was in het verleden ook al meermaals het geval.

In bijlage een foto 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? Kan er in de toekomst geen gebruik gemaakt worden van gesloten containers, zodat ook dubbel werk vermeden wordt? De mensen van de Groendienst zouden deze werkwijze trouwens ook beamen.



### **Antwoord 1577:**

#### **Maaien gras oefenvelden Jan Breydelstadion**

Dit gras is afkomstig van het affrezen van de voetbalvelden, wat in opdracht van de voetbalploegen en niet van de Stad gebeurde. Na ontvangst van de schriftelijke vraag werd er contact opgenomen met de voetbalploegen, met volgend resultaat:

- Het gras werd in de week van 31 mei verwijderd.
- De afspraak werd gemaakt dat de ploegen in de toekomst zorgen voor een container wanneer ze hun voetbalvelden verticuteren of wanneer ze nieuwe grasmatten leggen.

### **Vraag 1578: Raadslid Geert Van Tieghem (14 juni 2021)**

#### **Onterechte parkeerretributies**

In 2017 werd in bepaalde straten in de deelgemeenten grenzend aan de binnenstad een blauwe zone ingevoerd op wandelafstand van de binnenstad.

In deze blauwe zone kan maximaal 4 uur geparkeerd worden met parkeerschijf. Dit geldt echter **niet** op plaatsen waar één van de verkeersborden E9a tot E9g is aangebracht, tenzij deze aangevuld zijn met een onderbord waarop een parkeerschijf is afgebeeld.

(cfr. artikel 27.1.4 van het Verkeersreglement)

Diverse inwoners van Assebroek melden ons dat er toch parkeerretributies uitgeschreven werden op plaatsen waar zo'n P-bord duidelijke aanwezig is. (Weidestraat tussen Wagnerstraat en Wantestraat, Weidestraat tussen Wantestraat en Sint-Katarinastraat, diverse plaatsen in de Wagnerstraat, .... ) (zie foto in bijlage)

Zo kregen heel wat mensen o.i. volledig **ten onrechte** een parkeerretributie (30 €) gedurende de afgelopen jaren.

In die context hebben wij volgende vragen :

Is deze problematiek de stad bekend ?

Zal de stad in kaart brengen op hoeveel/welke plaatsen er zich dergelijke P-borden bevinden in de blauwe zone ?

Zal de stad de ten onrechte uitgeschreven retributies in kaart brengen ? Hoeveel stuks werden er alzo op die plaatsen ten onrechte uitgeschreven ?

Zal de stad acties ondernemen om de ten onrechte uitgeschreven retributies aan de gedupeerden retro-actief en spontaan terug te betalen ? Hoeveer in de tijd wil het stadsbestuur in de tijd teruggaan ?

Welke acties onderneemt het stadsbestuur om deze situatie recht te zetten ? Binnen welke timing ?



### **Antwoord 1578:**

#### **Onterechte parkeerretributies**

Deze situatie werd ons door de parkeerwachters reeds gemeld. De dienst mobiliteit is daar zelf de situatie ter plaatse gaan bekijken en ze hebben inderdaad vastgesteld dat er hier nog borden hangen die de blauwe zone tijdelijk opheffen. Deze borden staan in de Wagnerstraat (ter hoogte van nummers 1, 67, 68 en 80), de Edward de Denestraat (ter hoogte van nummer 4) en de Weidestraat (ter hoogte van nummer 32). Afgaande op de staat en de uitvoering van de borden, hangen deze er waarschijnlijk al meer dan tien jaar. Van zodra we de melding gekregen hebben van de parkeerwachters, werd de opdracht gegeven om hier geen controles meer uit te voeren. Deze borden werden daar geplaatst om te vermijden dat op deze smalle parkeerstroken lichte vrachtwagens (-5 ton) konden parkeren die de doorstroming van het fiets- en gemotoriseerd

verkeer in beide richtingen hinderden. Het wegnemen van de borden zou doorstromingsproblemen (De Lijn), maar ook verkeersonveiligheid teweeg kunnen brengen. We hebben er dan ook voor geopteerd om deze borden niet weg te halen, maar aan te vullen met extra onderborden waardoor de blauwe zone ook op deze plaatsen zal gelden. Deze borden werden ondertussen geplaatst. Sinds 16/02/2021 (de eerste dag waarop de parkeercontroles door een nieuwe firma werden uitgevoerd) werd er in de Weidestraat 1 retributie uitgeschreven op deze locatie (geannuleerd naar aanleiding van bezwaar), geen enkele in de Edward de Denestraat en 6 in de Wagnerstraat. Sinds onze vaststellingen werden er hier geen retributies meer uitgeschreven. Van de 6 retributies die uitgeschreven werden in de Wagnerstraat werden er 5 reeds betaald. In deze gevallen zullen we overgaan tot ambtshalve terugbetaling van de retributies. De zesde retributie zullen we kwijtschelden en de bestuurder inlichten dat er niet meer betaald dient te worden.

Het is echter een onmogelijke taak om alle retributies die uitgeschreven zijn voor 16/02/2021 individueel op te zoeken en desgevallend over te gaan tot de terugbetaling ervan. Bestuurders die denken recht te hebben op een terugbetaling van eerder uitgeschreven retributies, kunnen ons altijd contacteren en dan onderzoeken we deze individuele dossiers.

### **Vraag 1579: Raadslid Andries Neiryndck (15 juni 2021)**

#### **Recyclageparken**

Nu de mondkemperplicht in de binnenstad verdwijnt lijkt het me logisch dat deze op het recyclagepark ook verdwijnt, gezien de positieve evolutie van de pandemie. Kan dit bekeken worden?

Deze namiddag wou ik mijn taxussnoeiSEL brengen naar het recyclagepark.

Via de website <http://www.vergrootdehoop.be/> blijkt dat dit nog steeds mogelijk zou moeten zijn. Tot mijn verwondering gebeurt dit niet meer in Brugge.

- Sedert wanneer halen onze recyclageparken dit niet meer op?
- Wat is hiervoor de reden?
- Heeft dit te maken met de overname door de IVBO van de recyclageparken?
- Kan dit herbekeken worden?

### **Antwoord 1579:**

#### **Recyclageparken**

De actie "vergroot de hoop" en de aan de actie verbonden website is niet in beheer van de Stad Brugge.

Op de homepagina van "vergroot de hoop" staat wel degelijk een vermelding dat de actie is stopgezet, jammer genoeg niet gedateerd en ook zonder de andere info op de pagina te schrappen, wat inderdaad verwarrend kan overkomen. Er wordt daarbij verwezen naar de verminderde vraag naar deze grondstof bij de farmacie en de illegale snoei van taxushagen.

Concreet werd 2016 het laatste inzameljaar op de Brugse recyclageparken van vers taxussnoeiSEL. De opbrengst van dat jaar bedroeg 2.568 euro en werd 50-50 ter beschikking gesteld van Think Pink en Kom op tegen Kanker.

Indien "Vergroot de Hoop" of een gelijkaardige actie opnieuw zou opstarten, zijn wij steeds bereid om deelname door de Brugse recyclageparken te onderzoeken.

### **Vraag 1580: Raadslid Karin Robert (5 juli 2021)**

#### **AED toestellen**

Tijdens de gemeenteraad van juni '21 werd door schepen P. Marechal gezegd dat er 125 AED toestellen zijn op grondgebied Brugge.

Mijn vragen hierbij:

1. Kunnen de locaties worden gegeven van deze toestellen?
2. Worden de toestellen in de sportclubs hierbij geteld?
3. Worden de toestellen in de bedrijven op Brugs grondgebied hierbij geteld?

Kan in afwachting van meer duidelijke communicatie en actie ivm reanimatie en gebruik van AED toestellen een filmpje worden geplaatst op de website van onze stad?

Dit met:

1. Hoe bedien ik een AED toestel?
2. Hoe reanimeer ik? De eerste stappen.

Schepen Dumon vermeldde tijdens de laatste gemeenteraad dat de leden - monitoren van alle sportclubs ook een reanimatie opleiding hebben gevolgd.

1. Hoe wordt dit opgevolgd door onze stad?
2. Wordt hierbij gedacht aan een herhalingscursus?
3. Worden nieuwe leden van de sportclubs, sportmonitoren, hierop telkens ook gescreend?

## **Antwoord 1580:**

### **AED toestellen**

1. Hoe wordt opgevolgd door onze stad dat de leden-monitoren van alle sportclubs ook een reanimatie opleiding hebben gevolgd? *Alle toezichters die 7/7, van 8 tot 23u actief zijn in de stedelijke sportcentra volgden een opleiding EHBO en 'werken met AED'. Ze volgden ook bijscholing reanimeren in coronatijden. Geldt ook voor strandredders Zeebrugge en Coupureredders in binnenstad. Als er nieuwe toezichters in dienst komen in de sportcentra, wordt een nieuwe cursus georganiseerd. Ervaren toezichters van wie het een paar jaar geleden is, sluiten dan aan voor opfrissing. Data van dergelijke personeelsopleidingen worden bijgehouden binnen de dienst.*

2. Wordt hierbij gedacht aan een herhalingscursus? *Zie hierboven*

3. Worden nieuwe leden van de sportclubs, sportmonitoren, hierop telkens ook gescreend? *Leden van sportclubs niet. In bepaalde competitie sporten moeten leden wel een sportmedische keuring (met hartonderzoek) ondergaan om in competitie te mogen treden.*

*In het stedelijk reglement voor ondersteuning van sport- en ontspanningsverenigingen gaat ruime aandacht naar kwalitatieve jeugdsportbegeleiders. Jeugdwerkingstoelagen worden toegekend op basis gekwalificeerde lesgevers voor jeugdsport. Dat zijn dus lesgevers die naast pedagogische en sporttechnische vaardigheden ook standaard een EHBO-opleiding kregen (VTS-opleidingen initiator, instructeur, trainer B, trainer A).*

*Daarnaast wordt er vanuit de Stad (al of niet in samenwerking met randgemeenten via intergemeentelijke samenwerkingen voor sport IGOS en SOK) jaarlijks, vooral in de wintermaanden, een vormings-/bijscholingsaanbod opgezet voor sportclubs. Om de 3 a 4 jaar zit daar een EHBO-opleiding tussen.*

*Daarnaast worden sportclubs ook vanuit federaties regelmatig aangespoord tot volgen van EHBO-opleidingen. Zo was er enkele jaren geleden oa het project hartveilige sportclub, waarbij de Stad vooral logistiek ondersteunde.*

Voor antwoord op de andere vragen verwijzen wij naar de interpellatie die behandeld werd op gemeenteraad van 29 juni 2021. Hierbij vindt u de link naar deze gemeenteraad:  
00:38:51 - 55/2 Interpellatie: AED en reanimatie.

## **Vraag 1581: Raadslid Pol Van Den Driessche (5 juli 2021)**

### **Zwemleraars (m/v) in stedelijke baden**

met stijgende verbazing lazen wij de onderstaande mail die Farys, de beheerder van o.m. de Brugse zwembaden Guilini en Interbad, enkele dagen geleden stuurde naar de privé-lesgevers die kindjes leren zwemmen.

Daarin staat zij vanaf september geen zwemlessen meer mogen geven in deze zwembaden, omdat de "zwemschool Brugge Damme" start met een eigen aanbod. In deze mail staat dat deze beleidsbeslissing "unaniem" door de vennoten werd genomen, dus met de instemming van het Brugse stadsbestuur.

We vernemen dat ook de vereniging die waterballet aanleert een soortgelijke mail met opzegging ontving.

Uiteraard reageren de lesgevers verbolgen en zijn ze bijzonder ontgoocheld. Vele jaren lang leerden zij duizenden kinderen zwemmen. Tot vreugde van de kinderen en grote tevredenheid van de ouders. Zoals wij ook zelf konden vaststellen doen deze lesgevers hun taak met veel overgave en geduld.

Nooit hoorden wij hierover iemand klagen of mopperen, zij verricht(t)en uitstekend werk.

Wij begrijpen hun ongenoegen en vragen u deze beslissing dringend te willen herbekijken. Zeker ook in het belang van de kinderen en hun ouders.

Bovendien stoot de handelswijze tegen de borst. Op geen enkel ogenblik werd overleg gepleegd met de betrokkenen. Van enige inspraak was hier geen sprake, eigenlijk is deze manier van handelen een overheid onwaardig anno 2021.

We leggen u volgende vragen voor:

- wie en waarom en hoe werd deze beslissing genomen?
- heeft u de gevolgen van deze beslissing ingeschat, zowel voor de lesgevers als voor de kinderen en hun ouders?
- beseft u dat het voor de ouders vaak praktischer is om met privéleraars te werken en afspraken te maken?
- plant u nog overleg met de betrokkenen?
- bent u bereid deze beslissing te herzien?

## **Antwoord 1581:**

### **Zwemleraars (m/v) in stedelijke baden**

- Wie en waarom en hoe werd deze beslissing genomen?

Zwemmen is een basiscompetentie die ieder kind moet kunnen verwerven, zodat het zich kan verweren in een levensbedreigende situatie in het water. Toch staat het aanleren van deze vaardigheid onder druk in Vlaanderen. Door de hoge exploitatiekost kunnen veel gemeenten geen publiek zwembad meer openhouden. In steeds meer gemeenten sluiten zwembaden de deuren waardoor de druk op andere baden in de regio vergroot. In Brugge investeren we fors en hielden we alle zwembaden open. Meer nog, naast de drie publieke baden werken we ook samen met het KTA voor naschoolse openstelling van het schoolzwembad. Desalniettemin eisen we wel een efficiënte exploitatie en een kwalitatieve dienstverlening voor alle inwoners in de publieke baden. Dat wil zeggen een goed afgestemde en strikte verdeling tussen publieke uren, uren voor scholen en uren voor verenigingen en zorginstellingen. Ieder uur en iedere baan moet worden ingevuld, zodat de forse publieke investeringen ten volle benut worden. Da's de opdracht die aan exploitant Farys werd meegegeven.

Een tweede factor die tot minder goede zwemvaardigheden leidt, is het feit dat basisscholen minder zwemlessen inlassen met hun kinderen, waardoor die de vaardigheid niet of onvoldoende aanleren. Ook daar wil de Stad haar rol vervullen om aan die maatschappelijke nood tegemoet te komen door een transparant, democratisch en toegankelijk aanbod zwemlessen te voorzien.

Door die ontstane nood aan naschoolse zwemlessen voor kinderen doken heel wat privé-lesgevers in dat gat. Velen van hen doen dat met de beste bedoelingen. Voor ouders die vermogend genoeg zijn om die lessen te betalen, is dat een zeer comfortabel aanbod. Daar zijn we ons van bewust.

Farys heeft in samenspraak met de steden een oproep gelanceerd om een ruimer aanbod 'zwemschool' op te zetten in drie baden: Jan Guilini, Interbad en KTA. Vier aanbieders dienden een kandidatuur in en de beste kandidatuur werd weerhouden, nl. een samenwerking tussen de Vlaamse Zwemfederatie (Zwemfed) en de Kon. Brugse Zwemkring (BZK). Het stadsbestuur werd daarover geïnformeerd.

Die zwemschool biedt een veel ruimer, gevarieerd, democratisch en uiterst transparant aanbod aan zwemlessen. Er is mogelijkheid voor kansengroepen om met Sport-AXI-bonnen te betalen, er zijn periodieke evaluaties van het aanbod, aangepaste lessen voor specifieke doelgroepen (vb G-sport), ... Privé-lesgevers kunnen aansluiten bij de zwemschool en dus deel gaan uitmaken van een groter, beter georganiseerd geheel die meer tegemoet komt aan de eerder vermelde maatschappelijk doelstellingen en noden.

- Heeft u de gevolgen van deze beslissing ingeschat, zowel voor de lesgevers als voor de kinderen en hun ouders?

Er zijn ook nog momenten waar privé-lesgevers verder zwemles mogen geven

- Beseft u dat het voor de ouders vaak praktischer is om met privéleraars te werken en afspraken te maken?

Bij de oproep voor een aanbieder van de zwemschool ging bijzondere aandacht naar het voorzien van vlotte systemen om in te schrijven en een duidelijk aanspreekpunt voor de ouders. De zwemschool zal kwalitatief scoren.

- Plant u nog overleg met de betrokkenen?

Er wordt uitgebreid en correct gecommuniceerd over het aanbod van de zwemschool. Als Stad betreuen we de desinformatie die werd verspreid door bepaalde personen. Vanuit de exploitant Farys zal er aan de privé-lesgevers geduïd worden wat er wel nog kan qua privélessen in de publieke baden.

- Bent u bereid deze beslissing te herzien?

Op vraag van de Stad deed Farys een bijsturing in mogelijkheden voor privé-lesgevers in de publieke baden.

## **Vraag 1582: Raadslid Janos Braem (9 juli 2021)**

### **Verkeersdrukte Predikherenstraat/Braambergstraat**

In de Predikherenstraat en de Braambergstraat is er een enorme drukte en heel wat verkeer. Er bevinden zich in deze straat enkele handelszaken die veilig beleverd moeten kunnen worden, alsook verbouwingen die extra verkeer teweegbrengen. Daarnaast is er ook nog veel doorgaand verkeer dat deze route gebruikt.

Hieronder enkele foto's.

Ook het stuk tussen de Coupure en de Langestraat is zeer smal om verkeer in een dubbele rijrichting door te laten. Hieronder enkele vragen:

1. Zijn er eerder al klachten geweest over de verkeersdrukte.
2. Zijn er al ongevallen geweest in deze straat?
3. Is het nog opportuun om in deze straat auto's te parkeren gezien er daarnaast enkel nog 1 auto en 1 fiets kan rijden, terwijl dit voor fietsers een straat in 2 richtingen is?
4. Werd er eerder al nagedacht om de mobiliteit in deze buurt te herzien door eventuele rijrichtingen te verbieden, parkeerstroken te verwijderen en/of knips in te voeren?



### **Antwoord 1582:**

## Verkeersdrukte Predikherenstraat/Braambergstraat

1. Omtrent de gestelde verkeersintensiteitsproblematiek hebben noch de lokale politie, noch de dienst mobiliteit klachten gekregen.

2. Hierbij een overzicht van de geregistreerde ongevallen in de Predikherenstraat en de Braambergstraat in de periode 2017 -2020. De ongevallen waren vooral te wijten aan het niet naleven van de voorrangsregels.

Jaar	Aantal ongevallen	Waarvan letselongevallen
2017	8	6
2018	3	2
2019	5	2
2020	9	1

3. Het is zeker opportuun dat hier nog geparkeerd kan worden. Dit voor de vele bewoners en de bezoekers van de handelszaken. Het schrappen van de parkeerplaatsen in combinatie met een eenrichtingsstraat zou een snelheidsverhoging in de hand werken wat niet gewenst is.

4. Voor 1992 was er tweerichtingsverkeer in de Predikherenstraat van kracht. In 1992 werd er éénrichtingsverkeer ingevoerd en vanaf 1999 werd BEV ingevoerd (fietsers en bromfietsen klasse A in 2 richtingen). Het wijzigen van het huidige stratenpatroon met circulatielussen zou grote gevolgen hebben met een ongekeerde impact op de rest van de

### Vraag 1583: Raadslid Janos Braem (6 juli 2021)

#### Looproute - vervolgvraag

Ik wou hierbij een vervolgvraag stellen op mijn schriftelijke vraag. Ik begrijp dat jullie een aantal argumenten hebben om een klassiek standaard zebepad niet aan te leggen aan de Wulpenstraat, maar zijn er niet eventueel nog andere mogelijkheden om dit probleem op te lossen? Bijvoorbeeld een breder zebepad of een zone waar gewaarschuwd wordt voor overstekende lopers? Een andere mogelijkheid is eventueel om door middel van een verhoogd plateau of een inkleuring van de straat net een gevoel te geven aan de bestuurder dat ze iets meer moeten opletten? Desnoods een oversteekzone voor lopers maken?

#### **Antwoord 1583:**

#### Looproute - vervolgvraag

De dienst mobiliteit heeft uw vervolgvraag grondig onderzocht. Een breder zebepad aanbrengen in een zone waar er geen zebepad kan komen is niet mogelijk. Het instellen van een zone waar gewaarschuwd dient te worden voor het oversteken van lopers zou berusten op niet-wettelijke bebording. Dit zou een precedent scheppen naar andere locaties waar frequent lopers oversteken. Het aanbrengen van een verhoogd plateau is vrij duur en zou voor de nabije buurtbewoners dan ook de nodige trillings- en geluidshinder met zich meebrengen die in deze context niet gewenst zijn. Het aanbrengen van een verkeersplateau zou vooral dienen ter attentering van de lopers en zou vervolgens zijn doel (snelheidsremmer) ontgaan. De inkleuring van de straat is gezien UNESCO niet mogelijk. Het aanbrengen van grotere vlakken in thermoplast zorgt bij regenweer voor gladheid bij fietser en motorrijders, wat eveneens niet gewenst is.

Zoals u merkt laat de wegcode weinig creativiteit toe. Hopend u een volgende keer van dienst te zijn.

### Vraag 1584: Raadslid Karin Robert (11 juli 2021)

#### Fietscontainers Bilkske



De geplaatste fietscontainers in het Bilkske te Brugge stuiten op heel wat kritiek van de omwonenden.

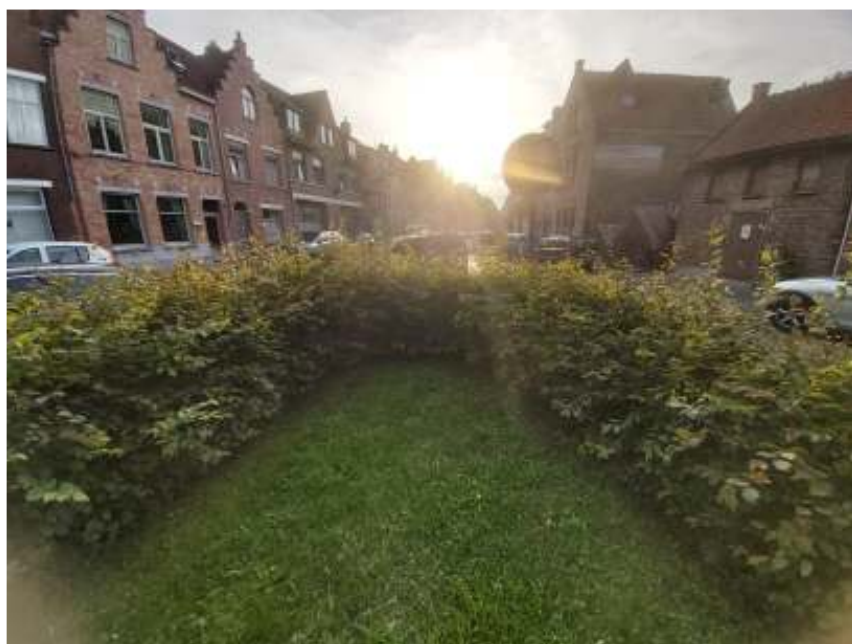
Dit omwille van de gekozen plaats.

De ludieke acties hieromtrent kan u in de volgende, onderstaande foto's aanschouwen.





De plaatsing van de fietscontainers lijkt me inderdaad niet zo doordacht.  
Er is een voorstel van de omwonenden om de containers 2 meter verderop te plaatsen tegen de  
haag.  
Zie foto's hieronder:





### **Mijn vragen:**

- Kan de plaats van de fietscontainers herbekeken worden?
- Kan rekening gehouden worden met het voorstel van de omwonenden?

### **Antwoord 1584:**

#### **Fietscontainers Bilkske**

De stad Brugge is een van de fietssteden van Vlaanderen. De stad wenst daarom de vele bewoners die niet in de mogelijkheid zijn om hun fiets veilig en droog te stallen te voorzien van een comfortabele en veilige fietsparkeerplaats. Dit onder andere aan de hand van een fietstrommel. Elke bewoner kan een fietstrommel in zijn/haar buurt aanvragen. Na de aanvraag wordt met diverse diensten (politie, ruimtelijke ordening, mobiliteit, openbaar domein, eigendommen, ...) onderzocht of dit onder andere ruimtelijk wel mogelijk is.

In de omgeving van het Bilkske zijn heel wat rijwoningen zonder garages of fietsbergingen gelegen. Al minimum 8 bewoners deden een aanvraag om er 1 à 2 fietsparkeerplaatsen te reserveren. In totaliteit werden meer dan 100 locaties onderzocht. Finaal konden er een 25-tal locaties door het college van burgemeester en schepenen goedgekeurd worden. Er werd dus zeker niet over een nacht ijs hiervoor gegaan.

Het verplaatsen van de fietstrommel naar de voorgestelde locatie aan de haag zou ervoor zorgen dat de groenzone verhard dient te worden om de fietstrommels in de grond te kunnen verankeren. Het verharderen van het stukje groen is niet wenselijk.

De huidige locatie werd gekozen daar dit verkeerstechnisch geen enkele belemmering vormt en omdat de nodige vrije ruimte voor de glascontainer dient te worden voorzien. Indien de fietstrommels verplaatst dienen te worden, zou dit naar een parkeerplaats moeten en alzo 2 parkeerplaatsen innemen. Dit is gezien de hoge parkeerdruk niet aan te raden.

### **Vraag 1585: Raadslid Karel Scherpereel (14 juli 2021)**

#### **Zone 30**

Ik begrijp het allemaal zo goed niet meer... Hier in mijn buurt (Engelendalelaan) zijn alle zijstraten zone 30. De buurt van de Kervyndreef, Vogelzangdreef, Nachtegalendreef, Wittemereldreef,... daar mag je volgens mij nog steeds 50 rijden. De Nachtegalendreef en Kervyndreef wordt trouwens gretig gebruikt als sluipteg als er een file ontstaat aan het rond punt van de Koning Astridlaan/Leopold III-laan. Sommige buurtbewoners zijn zeer lovend over de communicatie met de stad rond allerlei mobiliteitskwesities (bv. parkeerdruk door zondangsmarkt, voetbal, e.d.) maar begrijpen niet waarom zone 30 nog steeds niet werd ingevoerd.

Mijn vragen:

1. Waarom is 'zone 30' in de voorgenoemde straten nog niet ingevoerd? Of ben ik verkeerd ingelicht?
2. Wat is het verschil tussen die buurt en de zijstraten van de Engelandalelaan? Moeten die straten niet evenwaardig behandeld worden?
3. Heeft Stad Brugge (of misschien Vlaanderen) een duidelijk profiel over Zone 30 of niet?

## **Antwoord 1585:**

### **Zone 30**

Brugge is zich hier hard van bewust. De invoering van zones 30 wordt bijgevolg steeds verder uitgebreid en ingevoerd op verschillende locaties.

Ook de straten van de Vogelzangwijk (Kervyndreef, Vogelzangdreef, Nachtegalendreef, Wittemereldreef, ...) die u aangeeft, behoren tot een zone die zich op termijn optimaal kan lenen tot een zone 30.

Een veilig verblijfsgebied wordt bereikt door het invoeren van snelheidsremmende maatregelen. De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moeten ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde "self explaining roads"). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen, kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers en ter vermindering van de onveiligheid van het fietsverkeer. Een van de belangrijkste inrichtingseisen is dat de gewenste snelheid uit de omstandigheden moet voortvloeien.

Op dit moment voldoen bovengenoemde straten van de Vogelzangwijk echter niet aan deze criteria (de meeste straten zijn bijvoorbeeld te breed) en er moeten een groot aantal snelheidsremmende maatregelen genomen worden om een zone 30 kwalitatief in te voeren. Een rechtstreekse vergelijking met andere zones kan niet gemaakt worden, gezien elke situatie apart bekeken en afgetoetst moet worden aan de voorwaarden.

We dienen in eerste instantie alle objectieve data te verzamelen van de volledige zone van de Vogelzangwijk. Aan de hand van tellingen kunnen we bepalen waar en op welke manier snelheidsremmende maatregelen genomen moeten worden.

Dit kunnen we momenteel op deze locatie niet toepassen, omdat onze pijlen prioritair gericht zijn om veilige zones te creëren rond schoolgebieden. Bijgevolg zijn er momenteel geen beschikbare budgetten om hier zone 30 in te voeren.

In 2020 is naar aanleiding van een petitie wel al een bewonersbevraging geweest naar diverse maatregelen op specifieke locaties. Hierin werden vier voorstellen voorgelegd:

Voorstel 1: Invoeren beperkt eenrichtingsverkeer tussen de Graaf Pierre De Brieylaan en de Nachtegalendreef (met toelichting rijrichting naar de Nachtegalendreef)

Voorstel 2: Parkeerverbod in de Kervyndreef tussen de Graaf Pierre De Brieylaan en de Nachtegalendreef

Voorstel 3: Parkeerverbod in de Nachtegalendreef tussen de Torhoutse Steenweg en de Kervyndreef

Voorstel 4: Insnoeren kruispunt Kervyndreef - Graaf Pierre de Brieylaan

Enkel voorstel 4, het insnoeren van kruispunt Kervyndreef en Graaf Pierre de Brieylaan, werd weerhouden. Deze aanpassing is opgenomen op de planning om uit te voeren door de Cluster Openbaar Domein. Die insnoering is echter niet toereikend om een zone 30 te verantwoorden.

We verwijzen voor de volledige bewonersbevraging en bijhorende resultaten graag naar het collegebesluit van 14 september 2020 (dossiernummer 2020\_CBS\_03554).

Wij hopen u met deze informatie van dienst te zijn.

## **Vraag 1586: Raadslid Karel Scherpereel (19 juli 2021)**

### **Eerst factuur betalen vooraleer premies worden uitbetaald?**

Een aannemer vernieuwde het dak van een Bruggeling. Die inwoner kreeg verschillende premies voor die werken van o.a. de Vlaamse Gemeenschap en ook van Brugge. Hij inde die bedragen maar heeft zijn dak nog niet volledig betaald aan de aannemer en is dat ook niet van plan.

Klopt het verhaal dat men bij het ontvangen van premies niet moet aantonen dat de factuur volledig betaald is?

Als dat verhaal klopt is het niet aangewezen dat de begunstigde van een premie (en dat voor alle premies die er bestaan) eerst moet bewijzen dat hij de factuur betaald heeft vooraleer hij het premiebedrag opstrijkt?

### **Antwoord 1586:**

#### **Eerst factuur betalen vooraleer premies worden uitbetaald?**

Het is inderdaad zo dat we (net als Fluvius, of Vlaanderen) geen betaalbewijs vragen bij premieaanvragen voor het uitvoeren van werken aan een woning.

Het reglement van de stedelijke opknappremie stelt dat we de uitvoering van werken betoelagen en dat er voor de berekening van de premie gekeken wordt naar het gefactureerde bedrag en/of de kenmerken van de werken. Dit is ook zo bij de premies van Fluvius. Het niet betalen van facturen aan de aannemer is voor ons geen grond om een premie te weigeren of terug te vorderen.

De Vlaamse renovatiepremie is opgezet als een tegemoetkoming in de kosten die gemaakt worden voor de uitvoering van werken. Het betaalbewijs moet niet bij de aanvraag gevoegd worden, maar moet wel beschikbaar gehouden worden door de aanvrager. Deze nuance zorgt ervoor dat, wanneer de aanvrager de factuur niet betaalde en dit bekend wordt bij de administratie, de premie kan teruggevorderd worden.

Het opvragen en consequent controleren van een waaier aan betaalbewijzen zou voor een sterke verhoging van de administratieve last zorgen terwijl het beoogde doel (het verbeteren van de woning) gehaald is. De formule die gebruikt wordt bij de Vlaamse renovatiepremie lijkt ons een goede oplossing om een stok achter de deur te houden en kan bij de wijziging van het premiereglement meegenomen worden.

### **Vraag 1587: Raadslid Pascal Ennaert (22 juli 2021)**

#### **Densiteit en snelheid van het verkeer in de straten te Sint-Andries tussen Gistelse Steenweg en Hogeweg**

Bewoners meldden mij herhaaldelijk het toenemende drukke en te vlugge verkeer in de straten tussen de Hogeweg en de Gistelse Steenweg te Sint-Andries. Het betreft voornoemde straten, de Legeweg en de Zandstraat en alle verbindingswegen die richting Gistelse Steenweg en de Expressweg leiden, met onder andere de Grote Moerstraat, de Pastoriestraat, de Korte Molenstraat, .... Een en ander heeft ongetwijfeld te maken met de nieuwe immense verkaveling ten noorden van de voetbalterreinen van KFC Varsenare. De uitvalswegen voor deze verkaveling sluiten rechtstreeks aan op voornoemde straten op Brugs grondgebied. De verzadiging van de Gistelse Steenweg zorgt er voor dat, zeker in de spits, de parallelle straten al lang niet enkel meer woonstraten zijn.

In een aantal vernoemde straten (Grote Moerstraat, Pastoriestraat) werden reeds snelheidsremmende maatregelen genomen. In andere straten zoals de Lege Weg werden ondertussen ook nieuwe snelheidsindicatieve verkeersborden aangebracht. Het valt evenwel te vrezen dat deze verkeersborden ook effectief tot snelheidsmatiging leiden.

Vandaar volgende vragen:

- Werden er in het voorbije jaar snelheidsmetingen opgenomen in voornoemde straten?
- Bleek er uit die snelheidsmetingen een probleem van densiteit (op bepaalde uren) en te hoge snelheid?
- Worden er voor de nabije toekomst nog snelheidsmatigende infrastructuurwerken gepland in voornoemde straten?
- Dringt er zich voor het gebied geen verkeersplan op waarbij fietsstraten, snelheidsmatigende infrastructuur en verkeersgeleiding voor niet-wijkgebonden verkeer zich opdringen?

### **Antwoord 1587:**

#### **Densiteit en snelheid van het verkeer in de straten te Sint-Andries tussen Gistelse Steenweg en Hogeweg**

Deze problematiek die aangekaart wordt, is niet nieuw. Reeds in 2018 / 2019 werden meldingen ontvangen waarbij het stadsbestuur in dialoog ging met het naburige gemeentebestuur Jabbeke. Een dubbel traject werd geïnitieerd :

- Een traject werd geïnitieerd om de Doornstraat autolouwer te maken, in concreto werd een proefproject met een knip opgestart welke in 2020 positief uitgevoerd en positief geëvalueerd werd. Hierbij werden tevens in de Diksmuidse Heerweg maatregelen (snelheidsreductie en rijbaankussens) getroffen;
- Een nulmeting werd in 2019 uitgevoerd op de Legeweg, Zandstraat en Legeweg, dit anticipatief op de realisatie van de verkaveling Varsenare Noord. Een evaluatiemeting werd nog niet uitgevoerd gelet op 1° covid-pandemie (en alzo verstoorde verkeersintensiteiten) en - ondergeschikt - 2° het nog maar beperkt gerealiseerd zijn van die verkaveling.

Naar aanleiding van de nieuwe meldingen in 2020 / 2021 werden zowel op de Zandstraat als op de Legeweg - dit conform het beleidskader "snelheidsremmende maatregelen" (stadsbestuur) en de projectmatige snelheidsprocedure (lokale politie) - snelheidsprocedures opgestart teneinde deze klachten te objectiveren.

Wat de Zandstraat (segment ten Westen N31) betreft, kunnen we verwijzen naar het collegebesluit '2020\_CBS\_03700 - B-punt - Mobiliteit - Zandstraat (ten Westen N31) - realisatie 2 plateaus en 1 verkeersdrempel'. Als we de samenvatting mogen citeren :

*De snelheidsprocedure van de lokale politie wees uit dat er in de Zandstraat (ten Westen N31) een structureel snelheidsprobleem is. Op basis van het beleidskader snelheidsremmende maatregelen werden volgende maatregelen weerhouden:*

- *De realisatie van een plateau t.h.v. Albert Serreynstraat (plateau vat tevens toerit tot sportcomplex Koude Keuken);*
- De realisatie van een plateau t.h.v. Jachthoornlaan;
- De realisatie van een rijbaankussen ten Westen van Grote Moerstraat (in nadering gemeentegrens Jabbeke), flankerend wordt op de Zandstraat tussen Grote Moerstraat en de gemeentegrens de snelheid verlaagd tot 50 km/u (dit ook i.f.v. het versterken van de bovenlokale functionele fietsroute). Wat de Legeweg betreft: onze diensten (incl. lokale politie) leggen de komende weken de laatste hand aan hun evaluatie van de meldingen, dit o.m. op basis van 2 snelheidsprocedures die opgestart werden. Als het dossier in het college komt, zullen we u een kopij bezorgen.

## **Vraag 1588: Raadslid Annick Lambrecht (26 juli 2021)**

### **Inbraakcijfers**

In de krant lezen we dat de politiezone Rupel in Antwerpen waarschuwt voor een stijging van het aantal inbraken nu de mensen weer meer weggaan door de versoepelingen van de coronamaatregelen. Ook andere politiezones in de provincie Antwerpen bevestigen het fenomeen van stijgende inbraakcijfers. Sommigen noteerden evenveel inbraken in één week tijd als in de hele maand juni.

Graag had ik naar het volgende geïnformeerd:

1. Hoe is de situatie op dat vlak in Brugge? Zijn er in Brugge stijgende cijfers merkbaar de laatste maanden?
2. Graag een overzicht van de inbraakcijfers van de laatste 3 jaar, opgesplitst per deelgemeente en per maand.

### **Antwoord 1588:**

#### **Inbraakcijfers**

De vaststelling dat het aantal inbraken zou toenemen met de versoepelingen van de coronamaatregelen zoals dat bij een aantal politiezones in de provincie Antwerpen het geval is, geldt voorlopig niet voor Brugge.

In het opgevraagde cijferoverzicht, hier in bijlage, zijn er grafieken per maand en per jaar toegevoegd wat een interpretatie van de evolutie vergemakkelijkt.

In de eerste grafiek met de totaalcijfers merken we een daling sinds het begin van de lockdown in maart 2020. Voor dit jaar (2021) blijven de woninginbraken in dezelfde lijn als het vervolg in 2020. Van een toename is in Brugge voorlopig dus geen sprake.

Dit wil niet zeggen dat we op onze lauweren kunnen rusten. Het afwezigheidstoezicht door de politie werd aangezwengeld en onder impuls van de diefstalpreventieadviseur kregen de inwoners van Brugge enkele tips om hun woning veilig achter te laten tijdens hun vakantie. Jaarlijks zijn er verschillende sensibiliseringscampagnes en binnenkort komt er opnieuw een sensibilisering tijdens de donkere maanden.

Eén opvallende opstoot in de cijfers was er dit jaar in januari, in Sint-Pieters: 7 inbraken. Enkele daarvan konden aan elkaar gelinkt worden en een verdachte van de feiten is gekend.



21312 Lambrecht  
antw-inbraakcijfers

## Vraag 1589: Raadslid Pol Van Den Driessche (30 juli 2021)

### Shuttlebusjes

sinds begin mei rijden er tussen 7u20 en 19u dagelijks en onophoudelijk gratis shuttlebusjes door de stad.

Ik wil weten:

- hoeveel ritten werden er tussen 1 mei en 30 juni uitgevoerd?
- hoeveel passagiers maakten tijdens deze twee maanden gebruik van deze busjes?
- wat is de kost van deze shuttlebusjes in deze periode: personeel, onderhoud, elektriciteit en/of andere energie, andere kosten?
- is het stadsbestuur van oordeel dat met deze dienstverlening moet worden doorgedaan? Zo nee, waarom? Zo ja, waarom en hoe lang nog?

### Antwoord 1589:

#### Shuttlebusjes

Omwille van de gevraagde tijdreeks en omwille van de verlofperiode konden we slechts met enige vertraging antwoorden. Dank voor uw begrip.

Vooreerst wensen we op te merken dat onze shuttlebusjes reeds sinds 2018 ingezet worden, met een belangrijke evaluatie – bijsturing naar traject en frequentie begin 2019. Tijdens de eerste corona-lockdown was er wel omwille van de gekende overmacht een tijdelijke onderbreking gedurende een 3 maanden.

De busjes rijden sinds 2019 met een frequentie van 3 ritten/uur en dit tussen 7u20 en 19u. Dit maakt dat er op dagbasis 36 ritten verzorgd worden.

Kijken we naar de reizigersaantallen in de periode 26 april (week 17) tot en met 4 juli (week 26), dan leren de tellingen ons dat er 18.569 reizigers ofwel 265 reizigers dagelijks gebruik maken van de shuttlebussen. Ter vergelijking voor de uitbraak van de covid-pandemie hadden we een 350 à 400 reizigers/dag. Er is wel sprake van een zekere terugval maar zeker niet van een vrije val, integendeel zelfs. Navraag bij de buschauffeurs en eigen observaties leren dat het vooral (zoals elders in onze gouden driehoek) de toeristen / dagjesmensen zijn die wegblijven en die "verantwoordelijk" zijn voor deze terugval ... maar de cijfers tonen dat (wat we eerder al mededeelden) de Bruggelingen dé beste klant zijn én blijvén. Dat kortom de Bruggeling onze shuttlebus in hun hart gesloten hebben. Of hoe het opzet van dit demonstratieproject, tonen dat er een maatschappelijk draagvlak is voor een ander openbaar vervoer-model met compactere voertuigen geslaagd is, wat kortom een belangrijk signaal is naar De Lijn – de Vlaamse overheid.

Naar kostprijs is het zo dat de shuttlebus een maandelijkse kost kent van ca. 52. à 55.000 EUR (incl. BTW), dit conform de afgesproken dagvergoeding vastgesteld bij de gunning van het project.

Het stadsbestuur blijft het project dan ook positief evalueren, dit in bijzonder ook gelet op 1° de uitbreiding van randparking Coiseau (schrappen zou immers betekenen dat gewoontegebruikers hier in de koude komen te staan bij afwezigheid van een alternatief) en 2° de toekomstige realisatie van het nieuw openbaar vervoerplan waarbij 1 van de 2 centrumlijnen een sterk vergelijkbaar tracé zal verzorgen.

## **Vraag 1590: Raadslid Raf Reuse (16 augustus 2021)**

### **Deurwaarders**

Recent las ik het verhaal van een man die in Brugge een boete had gekregen voor het niet leggen van zijn parkeerschijf. Hij betaalde zijn parkeerboete aanvankelijk niet, omdat hij deze betwiste en dat ook kenbaar maakte aan de bevoegde diensten. Niettemin werd hij geconfronteerd met een deurwaarder die namens de Stad de boete kwam innen. De oorspronkelijke som werd echter vermeerderd met heel wat extra kosten die de inbeslagname en verkoop van zijn voertuig tot gevolg hadden.

Het is duidelijk dat de door de deurwaarder aangerekende kosten helemaal niet in proportie waren met het oorspronkelijke bedrag dat door de Stad werd geëist. Het inzetten van een deurwaarder zal ook voor de Stad ongetwijfeld veel kosten met zich meegebracht hebben. Het is mijns inziens veel menselijker en goedkoper om dergelijke zaken in der minne te regelen.

Ik heb de volgende vragen aan het college:

- 1) Wanneer gaat de Stad over tot het inschakelen van deurwaarders?
- 2) Hoeveel kost het inschakelen van deurwaarders?

### **Antwoord 1590:**

#### **Deurwaarders**

Wij zijn ons ervan bewust dat de invordering van fiscale en niet-fiscale vorderingen delicaat is en met de nodige omzichtigheid dient aangepakt te worden. Er is immers steeds een spanningsveld aanwezig tussen het zo efficiënt en zo snel mogelijk innen van de openstaande vordering en het feit dat bepaalde personen of firma's (tijdelijk) niet in staat zijn om te voldoen aan hun verplichting tot het betalen of onwillig zijn om hun schuld te vereffenen.

Om deze reden hebben wij een invorderingsprocedure die zicht toespitst op twee belangrijke zaken, nl: kan de debiteur betalen en wordt de vordering geïnd tegen een zo laag mogelijke kost voor zowel de debiteur als voor het stadsbestuur.

Hierna een overzicht van deze procedure:

**Eerste aanmaning:** Deze aanmaning wordt verstuurd door de dienst die de factuur opmaakt. Ze is bedoeld om eventuele fouten, vergetelheden of misverstanden te voorkomen en recht te zetten. Ze krijgen hierbij 14 dagen de tijd om te betalen of te reageren.

**Laatste waarschuwing:** Na het verstrijken van de betalingstermijn van 14 dagen, vermeld op de eerste aanmaning, wordt het dossier voor inning overgemaakt aan de financiële dienst incasso die instaat voor de verdere opvolging. Ze verstuurt een laatste waarschuwing waarbij de vordering verhoogd wordt met de portkosten van een aangetekende zending én een administratiekost van 10,00 euro. Ook hierop kan gereageerd worden. Merken wij dat de laatste waarschuwing en de betaling elkaar gekruist hebben, dan wordt de aangerekende kost op een gemotiveerde manier kwijtgescholden.