

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 7 – 22 februari 2022

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

Vraag 1771: Raadslid Janos Braem (1 januari 2022)

Eindejaarsdrukke stad

Eind 2021 kenden we heel wat bezoekers in de binnenstad, deels misschien ook door de strengere coronamaatregelen in Nederland. Hierdoor was de parkeerdruk in de binnenstad terug enorm groot. Ik stelde jammer genoeg enkele problemen vast. Het is namelijk voor velen nog steeds niet duidelijk dat we ook een tweede grote parking hebben vlak bij de stad, parking 't Station. Vandaar enkele vragen.

1. Zijn er periodes geweest dat parking Station én parking 't Zand volzet waren in 2021?
2. Er werd mij gemeld dat het systeem waarbij een parkeerplaats rood oplicht als er een auto onder staat niet altijd werkt in parking 't Zand. Kan dit bekeken worden? (zie foto)
3. Aan de tunnel onder 't Zand op de R30 stonden er af en toe files omdat de parking 't Zand open was. Kan er niet in de tunnel zelf al gewezen worden op het bestaan van parking 't Station?
4. Eenmaal in de parking, net voor de slagbomen, staat er wel een bord die parking 't station aanduidt, maar dan staan de meeste wagens al in de file. Ze kunnen eventueel nog het bord volgen en naar parking station rijden, maar dan moeten ze over een volle witte lijn rijden, wat niet mag. Kan dit probleem aangepakt worden?
5. Als je van de Koning Albert I laan komt en net door de spoortunnel gereden bent, staat er voor de unescorotonde een bord die de verschillende parkings aanduidt. Alleen stond er niet op hoeveel parkeerplaatsen er nog vrij waren, de parkings worden aangeduid, zonder enige aantallen. Kan dit probleem aangepakt worden?





Antwoord 1771:

Eindejaarsdrukte stad – aanvullend antwoord

Bijkomend antwoord vraag 1: Parking Station was op 18/12/21 en 30/12/21 tijdelijk volzet.



22006 Janos Braem 22006 Braem Janos 22006 Janos Braem
antw-eindejaarsdruktw-eindejaarsdruktw-eindejaarsdru

Vraag 1772: Raadslid Karel Scherpereel (16 januari 2022)

Sint-Ivokapel

In de boeiende artikels 'Brugge onder de loep' in de Krant van West-Vlaanderen was er sprake van de Sint-Ivokapel. Vanaf het 'Burg'-plein ziet men de drie grote ramen van die kapel.

Zelf ben ik een zestal jaar misdienaar geweest in de Heilige Bloedbasiliek. Op zondagmorgen was er in de Sint-Basiliuskapel (crypte noemden we dat in onze kindermund) een eucharistieviering en rond 10 uur een viering in de bovenkapel. Als we de mis beneden dienden dan mochten wij onze albe aantrekken in de Sint-Ivokapel. Voor zover ik me herinner stond er in die kapel ook een replica op schaal van de Sint-Basiliuskapel (?)

In het artikel van de alom bekende krant stond dat die de Sint-Ivokapel slechts sporadisch toegankelijk is.

Vandaar mijn vragen:

- Waarom is de Sint-Ivokapel niet altijd toegankelijk voor het publiek?
- Werde die kapel wel/niet voldoende gerestaureerd of moet die nog gerestaureerd worden?

Antwoord 1772:

Sint-Ivokapel

In antwoord op uw schriftelijke vraag kunnen wij u melden dat u met deze vragen terecht kunt bij de Confrerie van het Heilig Bloed die de basiliek beheert.

Vraag 1773: Raadslid Dirk Barbier (16 januari 2022)

Overname containerparken door IVBO

De 3 Brugse Containerparken zouden overgenomen worden door IVBO, en dit binnen 5 maand. De bedoeling is zonaal een meer totaal gegeven te voorzien, met mogelijkheid om afvalproducten te brengen naar naburige plaatsen.

Vernomen werd, dat in het CP het werk tot afvoer beperkt wordt tot groen afval, en ander afval uitbesteed wordt aan de firma De Poorter uit Oostende.

Belangrijk is vooral de ongerustheid van het personeel, dat gevraagd wordt over te stappen van stads-personeel tot personeel van IVBO, met gevolg op werkonzekerheid, op wisseling van jobs, op anciënniteit.

Vragen:

- 1- Kan juiste info gegeven worden over de gevolgen voor personeel, zowel voor statutair als voor niet statutair?
- 2- Is er overname van de infrastructuur?
- 3- Wordt het huidig aanbod van 300 kg gratis afval behouden?

Antwoord 1773:

Overname containerparken door IVBO – aanvullend antwoord

Vraag 2:

Er werd in het kader van de overdracht van de recyclageparken aan IVBO recent een werkgroep opgericht met alle betrokken partijen om vorm te geven aan de praktische uitwerking van deze beslissing. In deze werkgroep worden alle aspecten dienaangaande (personeel, infrastructuur, werking, gebouwen, regelgeving, ...) besproken. Gezien deze werkgroep nog maar recent gestart is, is het nog niet mogelijk om in detail op de gestelde vragen te antwoorden.

Voor de werkgroep is het weldegelijk de bedoeling dat grond, gebouwen en infrastructuur door IVBO in beheer kunnen worden genomen. De werkgroep onderzoekt momenteel onder welke vorm dit best kan gebeuren.

Vraag 3:

De tarifiering voor de aanvoer op de recyclageparken staat op zich los van de overname van de recyclageparken door IVBO. Wat betreft die 300 kg gratis is het wel zo dat grofvuil volgens de afvalwetgeving Vlarema (bijlage 5.1.4) niet meer mag opgenomen zijn binnen dit gratis contingent. Een aanpassing van het reglement in die zin, eventueel mét compensaties in tarifiering van andere afvalfracties, mag in de loop van 2022 worden verwacht. Deze aanpassing van het reglement zal sowieso worden voorgelegd aan de gemeenteraad.



22035 Barbier
antw-overname con

Vraag 1774: Raadslid Andries Neiryck (21 januari 2022)

Voetpaden Peter Benoitlaan Sint-Andries

Graag had ik vernomen wanneer de voetpaden van de Peter Benoitlaan en aangrenzende straten vernieuwd zouden worden.

Zijn hier plannen voor nog deze legislatuur?

Antwoord 1774:

Voetpaden Peter Benoitlaan Sint-Andries

Naast de voetpaden is ook de rest van het wegdek en de riolering in de Peter Benoitlaan en aangrenzende straten aan vernieuwing toe. De integrale heraanleg van de Peter Benoitlaan, Hogeweg, Jan Breydellaan en Pieter De Conincklaan is dan ook voorzien op de stedelijke meerjarenbegroting, voor uitvoering in 2024 en 2025. In afwachting van deze integrale heraanleg wordt het voetpad op de ergste plaatsen na melding plaatselijk hersteld door de regieploeg van Openbaar Domein.

Vraag 1775: Raadslid Andries Neiryck (21 januari 2022)

Herstel wegdek Zuidzandstraat en Smedenstraat

Zowel in de Zuidzandstraat als in de Smedenstraat zijn er serieuze oneffenheden in het wegdek. Er werd tot op vandaag verwezen naar de werken van de Katelijnestraat om de herstellingswerken in de Zuidzandstraat uit te stellen. De typische kasseien van Brugge worden beschouwd als de derde gevel van onze straten, aldus planoloog Ulrich Keppler, mits regelmatig structureel onderhoud. Hier wringt het schoentje.

De situatie in de Zuidzandstraat is ondertussen echt gevaarlijk voor de fietser. Bovendien zorgen deze putten voor nogal wat schade aan de fietsen.

Kunnen er noodherstellingen gebeuren in de Zuidzandstraat, eventueel met asfalt, zoals dit vroeger nog gebeurde?

Wanneer zijn er herstellingen in de Smedenstraat gepland?

Antwoord 1775:

Herstel wegdek Zuidzandstraat en Smedenstraat

1. De toestand van de Zuidzandstraat is gekend bij de dienst Openbaar Domein. Integraal herstel werd ingepland, maar kan (in functie van verkeerscirculatie) inderdaad pas uitgevoerd worden eens de Katelijnestraat niet langer onderbroken is. In afwachting wordt de situatie verder opgevolgd en waar nodig werden reeds plaatselijke noodherstellingen uitgevoerd. Enkele gebreken situeren zich ter hoogte van deksels onder het beheer van Proximus. Proximus werd hiervan op de hoogte gebracht.
2. De Smedenstraat verkeert inderdaad ook niet meer in nieuwstaat. Een optimale timing voor een integrale herbestrating zal onderzocht worden in overleg met de dienst verkeersbelemmeringen en met zo weinig mogelijk hinder voor de handelaars (in het laag seizoen).

Vraag 1776: Raadslid Hilde Decler (13 februari 2022)

Ongeval Generaal Lemanlaan-Brugse ring

We vernamen op 11.2.2022 dat rond 8.30 uur terug een dodelijk slachtoffer viel ter hoogte van de Gentpoort, kant Generaal Lemanlaan. Volgens de eerste vaststellingen was het een dode hoekongeval met een vrachtwagen waarbij de dame die naar de binnenstad en wilde fietsen uit de

Generaal Lemanlaan richting Gentpoortstraat en de Brugse ring moest oversteken hiervoor, omvergereden is door een vrachtwagen die de Brugse ring wilde oprijden uit de Generaal Lemanlaan en afsloeg naar rechts. Terug een ongeval te veel!

Inmiddels is het punt al lang gekend als zwart punt. Verschillende studies zijn reeds gebeurd. De fietsersbrug, voorzien in de beleidsnota, is afgevoerd door het college van burgemeester en schepenen.

Volgens mij is het mogelijk om op korte termijn enkele wijzigingen aan te brengen die er voor zouden zorgen dat de omgeving Gentpoort en Generaal Lemanlaan veiliger zou worden voor voetgangers en fietsers. Ik verwijs hiervoor onder meer naar mijn vraag die ik stelde in oktober 2021 m.b.t. de zijde Gentpoort (zie bijlage).

Indien de lichten aan beide zijden van de ring eerst groen zouden worden voor de fietsers en daarna voor de wagens zou dit al veel veiliger zijn.

U deelde in uw schrijven dd. 14.10.2021 mee "dat de stad ook bezig is met de ontwikkeling van een FR30 waarbij er een fietsring rond Brugge wordt ingetekend. De fietsring wordt momenteel dan ook verder infrastructureel uitgewerkt door een studiebureau. Ook dit punt zal in de toekomst onderzocht worden om op termijn fietsveiliger te maken. Er worden daarom op heden geen verdere infrastructurale maatregelen gepland op deze locatie".

Studies zijn nodig en nuttig maar duren lang. Om die reden is het wenselijk dat er inmiddels maatregelen op korte termijn genomen worden.

Het is duidelijk dat vrachtwagens niet meer thuis horen op de drukke fietserswegen. Uit studies blijkt dat er veel kinderen uit de binnenstad naar scholen in Assebroek en Sint-Kruis fietsen. Ook de omgekeerde beweging grijpt plaats. De vrachtwagens worden echter steeds groter en gevaarlijker en rijden op de invalswegen + ring. Reden te meer om de lichten aan te passen zodat fietsers eerst aan de beurt komen, zoals aan de Katelijnepoort.

Wat is de reden dat dit nog steeds niet gebeurde aan het kruispunt Generaal Lemanlaan, Brugse ring en de Gentpoort?

Hoeveel ongevallen gebeurden de laatste 10 jaar aan de Gentpoort en hoeveel op de andere locaties op de Ring?

De oplossing zou nu zijn dat in 2023 aanpassingen gebeuren waardoor de wagens uit de Gentpoortstraat niet meer rechtdoor zullen kunnen rijden naar de Generaal Lemanlaan en dat het stukje Generaal Lemanlaan tussen de Nijverheidsstraat en de Brugse ring éénrichtingsverkeer wordt.

Is onderzocht welke impact dat zal hebben op de Brugse ring op het vak om links af te slaan voor wagens van de Gentpoort naar de verbindingsweg kleine Generaal Lemanlaan? Zullen er geen files ontstaan op de Brugse ring waar de wagens naar links afslaan richting kleine Generaal Lemanlaan, waardoor de lichten aan de Gentpoort dan minder lang groen zullen zijn en er files in de Gentpoortstraat ontstaan? De toevloed van wagens op het kruispunt Generaal Lemanlaan en kleine Generaal Lemanlaan zal voor het fietsverkeer komende van de Brugse ring daar gevaarlijker worden, al hebben ze voorrang.

Er gebeurde enige tijd geleden een studie om een nieuwe ring te maken voorbij Assebroek. Ligt dat plan volledig in de koelkast?

Is het mogelijk om voor de buurt van de Gentpoort, zowel kant Assebroek als kant binnenstad ook een buurtvergadering, te houden, zoals nu voor de stationsomgeving, waarbij oplossingen voor de talrijke verkeersproblemen worden voorgesteld?

Antwoord 1776:

Ongeval Generaal Lemanlaan-Brugse ring

Vooreerst wensen we zeker ook stil te staan bij het tragisch ongeval en het leed dat dit betekent naar familie, vrienden, ...

Vervolgens wensen we enige nuance te bepleiten in het debat. Het is o.i. te weinig genuanceerd om bij dergelijk ongevalstype louter te wijzen naar de rol van de vrachtwagen. In bijzonder wensen we twee kanttekeningen te plaatsen bij de introductie van uw vraagstelling:

- Noch uit wetenschappelijke literatuur, noch uit eigen observaties is het zo dat vrachtwagens "groter en gevaarlijk" werden, dit in tegenstelling tot o.m. de trend naar meer SUV's bij personenwagens welke wél – zie recente media-aandacht – een verhoogd veiligheidsrisico inhouden, wellicht is hierdoor een verwarring opgetreden (?),
- Het is o.i. weinig genuanceerd om te stellen "dat vrachtwagens niet meer thuis horen op de drukke fietserswegen" daar in bijzonder op ontsluitingswegen zoals de Generaal Lemanlaan bestemmingsverkeer (bouw, leveringen, afval, ...) steeds noodzakelijk zal zijn. Het is immers geenszins realistisch noch wenselijk (o.m. oogpunt klimaat) dat dergelijk type verplaatsingen met de (bestel)wagen gebeuren. We bepleiten in deze dan ook een pragmatische benadering zoals gevat in het Charter Zwaar Verkeer.

Zoomen we vervolgens in op de problematiek van de Gentpoort en de oplossing die in het vooruitzicht werd gesteld dan wensen we andermaal nuance te brengen. Zoals geduid in eerdere antwoorden op uw schriftelijke vragen is er meer nodig dan een aanpassing aan de verkeerslichtenregeling. Er is immers ook nood aan een infrastructurele aanpassing om een conflictvrijere lichtenregeling mogelijk te maken. Jammer genoeg betekent dit ook, omwille van de nood aan een fietsopstelzone buiten de rijweg (waardoor de huidige OFOS niet langer behouden kan blijven om de grote drommen fietsers op te vangen), een aanpassing aan de duiker boven het Zuidervaartje. Navraag bij AWV leert dat dit complexer is dan initieel ingeschat waardoor de initieel vooropgestelde timing niet haalbaar bleek en er nu inderdaad gekeken wordt naar 2023 voor de realisatie van het goedgekeurde PCV-dossier.

Op uw vraag naar de impact op de doorstroming kunnen we verwijzen naar de collegenota "2019_CBS_03437 - B-punt - Mobiliteit - PCV Gentpoort - aanpak zwart punt - terugkoppeling microsimulatie" waarin we de resultaten van de in 2019 uitgevoerde microsimulatie terugkoppelden.

We citeren graag de conclusie als gevat ook in het collegebesluit:

De analyse van de simulatie leert

- *De doorstroming verloopt in de ochtendspits algemeen relatief vlot, de doorstroming op de Generaal Lemanlaan (in bijzonder in richting centrum) verbetert t.o.v. vandaag, enkel voor de stadsuitwaartse beweging op de Gentpoortstraat kunnen de wachtrijen zoals vandaag relatief hoog oplopen zonder dat de doorstroming hier (of elders) echter problematisch zou worden;*
- *De doorstroming blijft ook in de avondspits (die maatgevend is qua intensiteiten) aanvaardbaar, vooral op de Gentpoortstraat verloopt de afwikkeling zoals vandaag relatief moeilijk, de wachtrijen zijn in het algemeen langer dan tijdens de ochtendspits.*

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

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

Op uw vraag naar een nieuwe ring "voorbij Assebroek" tasten we in het duister naar welke studie – welke visie u verwijst. Ons is slechts een oude verkenning gekend uit de jaren 1960 - 1970, ten tijde van de opmaak gewestplannen, om een meervoudige Brugse ringstructuur te ontwerpen waarbij ook een ringstructuur voorgesteld werd doorheen de Assebroekse Meersen. Het spreekt voor

zich dat dit denkspoor, anno 2022 en aldus in tijden van een grotere appreciatie van groengebieden en waterbuffering, niet op te vissen is.

Tot slot is er o.i. geen noodzaak om een buurtvergadering te beleggen op korte termijn. Wel is het zo dat, eens de timing definitief is voor de realisatie van het PCV (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid)-dossier, we in dialoog met AWW de nodige bewonerscommunicatie zullen voorzien.



21380 Decler



input



fietzers

antw-fietzers Genthaalbaarheidsstudiegentpoort.10.21.pdf

Vraag 1777: Raadslid Annick Lambrecht (15 februari 2022)

Ongeval fietser Gentpoort

Vorige week kostte een ongeval aan het kruispunt van de Gentpoort het leven aan een fietser. De vrouw wou met haar fiets de R30 oversteken toen ze op het kruispunt gegrepen werd door een vrachtwagen die rechtsaf reed. Volgens de eerste vaststellingen gaat het om een dodehoekongeval. Het kruispunt was al langer bekend als een zwart verkeerspunt. In het verleden gebeurden al verschillende ongevallen. De plannen om het kruispunt veiliger te maken liggen nochtans al klaar, maar het is nog wachten op uitvoering, stelde de burgemeester in de media.

Graag had ik het volgende gevraagd:

1. Werd de stad betrokken in het tot stand komen van de plannen van de Vlaamse overheid voor heraanleg van dit zwarte verkeerspunt?
 - a. Wat houden die plannen in?
 - b. Wanneer is uitvoering van deze plannen voorzien?
2. Hoe had dit ongeval kunnen vermeden worden?

Antwoord 1777:

Ongeval fietser Gentpoort

Vooreerst wensen we zeker ook stil te staan bij het tragisch ongeval en het leed dat dit betekent naar familie, vrienden, ...

Zoals in andere dossiers verkeersveiligheid werd ook dit dossier voor het veiliger maken van dit zwart punt in nauwe samenwerking en dialoog tussen AWW, stadsbestuur en lokale politie opgemaakt.

We verwijzen ten bewijze naar de drie goedgekeurde collegebesluiten (waardoor u ook zult zien dat ons college, dat verkeersveiligheid nauw aan het hart ligt, zeer nauwgezet betrokken werd):

- 2020_CBS_01607 - B-punt - Mobiliteit - Gentpoort: infrastructurele aanpassingen i.k.v. PCV-dossier (zitting van 20 april 2020)
- 2019_CBS_03437 - B-punt - Mobiliteit - PCV Gentpoort - aanpak zwart punt - terugkoppeling microsimulatie (zitting van 8 juli 2019)
- 2019_CBS_01233 - B-punt - Mobiliteit - PCV Gentpoort - aanpak zwart punt (zitting van 5 april 2019).

In deze nota's kan u in extenso de aanpak van dit zwarte punt zien. In bijlage vindt u een beknopte samenvatting m.b.t. de aanpak van dit en andere Brugse zwarte punten.

De timing van de werken is thans voorzien in 2023 omwille van een technische complicatie in het dossier, zijnde de impact op een duiker boven het Zuidervartje.

Op vraag 2 kunnen we geen antwoord geven gelet op de confidentialiteit van het dossier en gelet op het lopende onderzoek. We kunnen wel wijzen naar dossier 2019_CBS_01233 voor een ongevallenanalyse, dit abstractie makend van persoonsgevoelige informatie. Dank voor uw begrip.



Vraag 1778: Raadslid Karel Scherpereel (15 februari 2022)

Dodelijk ongeval G. Lemanlaan

Op vrijdag 11 februari 2022 deed er zich een dodelijk ongeval voor lang de Generaal Lemanlaan, ter hoogte van de aansluiting met de ring R30. Vijf jaar geleden gebeurde dit ook al eens.

Dagelijks neem ik die route om van thuis naar mijn ouders in de binnenstad te rijden en dagelijks merk ik verkeersonveilige situaties op waarvan ik huiver.

Hadden Mercedes Van Volcem en Annick Lambrecht op de middagvergadering van 28 oktober 2021 met Lydia Peeters tijdens de commissie Mobiliteit en Openbare Werken, in het Vlaams Parlement, er niet op aangedrongen om dit kruispunt veiliger te maken?

Vlaams parlements lid Brecht Warnez kreeg in 2020 een antwoord dat er zeker op dit kruispunt in 2021 grote werken zouden uitgevoerd worden. Tot op heden is men nog altijd niet gestart met de uitvoering daarvan met alle gevolgen die we nu opnieuw moeten ondergaan: een dodelijk slachtoffer.

In een krant van november 2021 vielen er in 2020, op grondgebied Brugge, opnieuw drie doden en 46 zwaargewonden. In dit artikel stond er ook vermeld dat elk dodelijk slachtoffer en elke zwaargewonde er één te veel is. En daar zijn we het allemaal mee eens... vandaar mijn vragen:

- Wat zijn de acties die de stad onderneemt om op korte termijn de meest preciaire 'zwarte punten' (Gistelse Steenweg/Korte Vesting, Ten Briele/Spoorwegstraat/Leiselestraat,/Gasenboortlaan, Generaal Lemanlaan/R30, Expresweg/Giststelsesteenweg/N31 Richting Zeebrugge, Krakeleweg/Sint-Pieterskaai, ...) aan te pakken en te vermijden dat er nog dodelijk slachtoffers te betreuren vallen op die punten?
- Kan men voorlopig niet de verkeerslichten op dit gevaarlijk kruispunt (Generaal Lemanlaan) zo instellen dat de zwakke weggebruikers en voertuigen niet langer tegelijk groen licht krijgen om die situatie veiliger te maken (in afwachting van de werken die beloofd werden in 2021)?
- Is het mogelijk om met de feiten de Vlaamse regering wakker te schudden om nu eindelijk eens werk te maken van het aanpakken van de zwarte punten in onze regio?

Antwoord 1778:

Dodelijk ongeval G. Lemanlaan

Vooreerst wensen we zeker ook stil te staan bij het tragisch ongeval en het leed dat dit betekent naar familie, vrienden, ...

In antwoord op uw vragen:

- Naar aanleiding van het dodelijke ongeval werd door de Krant van West-Vlaanderen eenzelfde vraag gesteld. Graag delen we het overzicht dat we met hen deelden – zie bijlage, tevens in bijlage bezorgen we u een update van de PPT die we in 2020 op het berek brachten.
- Het aanpassen van de verkeerslichten is jammer genoeg niet mogelijk zonder een infrastructurele aanpassing. Vandaag kent de Generaal Lemanlaan, alsook de Gentpoortbrug, een zeer grote fietsopstelzone (OFOS) ... op de rijweg. Maken we de stap naar een aparte groenfase voor fietsers en een aparte voor motorvoertuigen (en idealiter zelfs drie gelet op de noodzaak tot conflictvrij regelen), dan kan deze OFOS niet langer behouden worden. Het is deze vaststelling die aan de bron ligt van het infrastructuurdossier. We verwijzen voor meer info naar het college-besluit "2020_CBS_01607 - B-punt - Mobiliteit - Gentpoort: infrastructurele aanpassingen i.k.v. PCV-dossier" (goedgekeurd in zitting van 20 04 2020) en de gekoppelde besluiten en studies.

- Zoals u ziet in de bijlagen gevoegd bij het antwoord op de eerste vraag volgen onze diensten en AWV dit dossier van zeer nabij op. Echter zijn er talrijke hindernissen (van infrastructurele aanpassingen tot soms zelfs noodzakelijke aanpassingen aan de Wegcode of zelfs onteigeningen nodig) die een gedroomde supersnelle realisatie vertragen. In deze stippen we graag aan dat onze dienst Mobiliteit elke 3 / 4 maanden een informeel overleg organiseert met AWV om een stand van zaken van dit en andere dossiers te bespreken. Jaarlijks is er ook een zogenaamd bilateraal overleg tussen het stadsbestuur (incl. vertegenwoordiging college), AWV



IOW om v te bekijken op nieuwe studies. Hierbij staat telkens het zwarte punten-



ier met sti noteerd.

22070 bijlage - 22070 bijlage
toelichting zwarte p zwarte punten.pdf

Vraag 1779: Raadslid Annick Lambrecht (15 februari 2022)

Fietsstad 2022

Negen Vlaamse steden en gemeenten werden door het publiek genomineerd als kanshebber voor de titel van Fietsgemeente en Fietsstad 2022. In de categorie van steden met meer dan 50.000 inwoners zijn de steden Genk, Leuven en Mechelen genomineerd. Brugge is dus geen kanshebber voor deze titel.

Graag had ik het volgende gevraagd:

3. Wat is de reactie van het stadsbestuur op het feit dat Brugge niet werd genomineerd voor fietsstad 2022?
4. Kent men de knelpunten? Zo ja, welke zijn de knelpunten?
 - a. Zal men die aanpakken?
 - b. Zo ja, hoe en timing?
5. Is het de ambitie van het stadsbestuur om fietsstad te worden? Zo ja, wanneer?

Antwoord 1779:

Fietsstad 2022

We citeren het persbericht dat het stadsbestuur verspreidde n.a.v. het persbericht door VSV en Fietsersbond:

In een grote publieksbevraging van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde konden alle Vlaamse fietsers het afgelopen najaar het fietsbeleid binnen hun stad of gemeente beoordelen. In totaal brachten een kleine 20.000 deelnemers online een stem uit. 133 van de 300 Vlaamse steden en gemeenten hadden voldoende deelnemers en krijgen daarom een Fietsrapport met de resultaten van de bevraging. Het Fietsrapport biedt interessante inzichten over de manier waarop fietsers het fietscomfort en de fietsveiligheid beleven. Ook Brugge kreeg een Fietsrapport met een globale score van 7/10 (vorige editie: 6/10).

“Vanzelfsprekend zijn we opgetogen over deze positieve evolutie”, zegt burgemeester Dirk De fauw. “Dat de score van Brugge steeg van 6 naar 7 doet ons veel plezier. Dit bewijst dat onze inspanningen lonen om van Brugge een echte fietsstad te maken, maar het cijfer geeft ook aan dat dit een continue opgave is.”

Deze legislatuur staan diverse belangrijke fietsinvesteringen op het programma: het wegwerken van de missing link ter hoogte van het Veltembos, de vernieuwing van het Kerkebeekpad, de aanleg van fietspaden in de Kolvestraat, ... “Bovendien hebben we met de ‘FR30 – de Brugse Stadsfietsroute’ in deze legislatuur ook een nieuwe visie uitgewerkt op ons netwerk rondom het Brugse ei. Het biedt ons een belangrijke roadmap voor de komende jaren. Ook het ‘Masterplan Fiets’ blijft ons inspireren. Zo realiseerden we een fietspad van ruim zes kilometer lang doorheen de achterhaven van Zeebrugge. Tenslotte wil ik wijzen op de ambities om ook in Brugge fietssnelwegen te realiseren. We zetten al belangrijke stappen voor de F31 (Brugge – Zeebrugge) en F34 (Oostende – Zeebrugge). In deze legislatuur hebben we nog belangrijke realisaties in het vooruitzicht, zoals – met dank aan de provincie – de fietsersbrug over de Kolvestraat.”

“Opvallend in het Fietsrapport is de vooruitgang inzake infrastructuur. Ook daar stegen we van 6 naar 7. Dit is geen evidentie want in onze binnenstad is het altijd zoeken naar een evenwicht tussen

erfgoed en fietscomfort. De laatste jaren kiezen we bij de heraanleg van wegen voor gezaagde natuursteen wat zorgt voor meer fietscomfort. Een mooi voorbeeld daarvan is de Katelijnestraat, en straks ook de Vlamingdam – Sint-Jorisstraat. Dit wordt ook bevestigd in de meetcampagne met de meetfiets die we lieten uitvoeren door Fietsersbond Brugge. We willen de lat wel steeds hoger leggen en schreven daarom recent de studie 'vestenstraat wordt fietsstraat' uit."

Het volledige rapport is terug te vinden op <https://www.fietsgemeente.be/fietsrapporten/>

In antwoord op vraag 2 kunnen we verwijzen naar de URL hierboven geciteerd. We verwijzen naar het engagement van het stadsbestuur als gevat in het persbericht en willen in extenso verwijzen naar de talrijke andere acties die het Brugse stadsbestuur neemt, zie o.m. het Brugs Beleidsprogramma alsook de diverse toelichtingen op het berek (fietsnelwegen, Masterplan Fiets, FR30, ...) die onze dienst Mobiliteit al bracht.

Het antwoord op vraag 3 is vanzelfsprekend ja.