

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang  
nr. 13 – 5 april 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 1811: Raadslid Andries Neiryck (23 augustus 2021)**

### **Koude Keukenstraat fietsstraat**

Kan er onderzocht worden om van de Koude Keukenstraat een fietsstraat te maken.

Met de aanwezigheid van een schoolgebouw en de naschoolse opvang van Kakelbont zou dit een echte meerwaarde zijn.

Het is tot op vandaag soms erg gevaarlijk als een wagen een fietser voorbij wil steken.

Het kan ook bijzonder nipt zijn als er een fietser uit de andere richting komt aanfietsen.

Tenslotte zou dit bij voetbalmatchen ook geen overbodige luxe zijn.

### **Antwoord 1811:**

#### **Koude Keukenstraat fietsstraat**

In opvolging van ons eerder antwoord van 30 augustus 2021 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

Op 15 november 2021 hadden we u al laten weten dit verder te onderzoeken. Ondertussen hebben we het onderzoek kunnen afronden en hebben we de resultaten getoetst aan onze beleidskaders.

De Koude Keukenstraat is gelegen tussen en verbindt de Gistelse Steenweg en de Zandstraat. De straat ligt binnen de bebouwde kom in een Zone 30 en een schoolomgeving. Hij is ingericht als een BEV (Beperkt Eenrichting Verkeer) en vormt samen met de Albert Serreynstraat een circulatie-lus.

Er is een snelheidsprocedure opgestart in november 2021, waarbij er een heel licht snelheidsprobleem werd vastgesteld. De V85 lag exact op de - reeds verlaagde, wegens de aanwezigheid van een schoolomgeving - grenswaarde. Vervolgens werd de tweede fase gestart waarbij in januari 2022 een snelheidsinformatiebord werd geplaatst. Deze sensibiliserende fase resulteerde in normale waarden en er werd dus geen snelheidsprobleem meer vast gesteld. De snelheidsprocedure werd bijgevolg afgesloten.

Uit het anoniem telapparaat konden we ook het aantal en type passanten filteren. Op een gemiddelde dag passeren hier 24% fietsen, waarbij op het piek uur (8u-9u) maximaal 40 fietsers werden geteld. Dit tegenover 76% gemotoriseerd verkeer.

Aan de hand van de cijfers kunnen we volgende conclusies trekken:

- Fietspaden zijn niet wenselijk. In essentie worden fietspaden slechts weerhouden bij hogere snelheden in combinatie met hogere verkeersintensiteiten. Dit is hier absoluut niet het geval. Een belangrijke ontwerprichtlijn voor Brugge is eveneens de uniforme uitvoering van gemengd verkeer binnen een zone 30 (dus geen fietspaden, tenzij bij uitzondering).

- Fietssuggestiestroken zijn niet wenselijk en ruimtelijk niet inpasbaar. Fietssuggestiestroken kunnen overwogen worden voor het faciliteren van fietsers in straten met een beperkt eenrichtingsverkeer. Echter wordt niet voldaan aan de minimale eisen. Er is een goede zichtbaarheid op de aankomende fietsers en de huidige fietsintensiteiten (40 fietsers/piekuur) zijn (veel) lager dan de minimumeis (min. 200 fietsers/piekuur). Tevens is de rijbaan, rekening houdend met de vele geparkeerde wagens rechts op de rijbaan, te smal om fietssuggestiestroken te verantwoorden.
- Fietsstraat is niet wenselijk. Een fietsstraat kan overwogen worden als de straat 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 geldt niet voor de Koude Keukenstraat. Er lopen geen fietsroutes (LFF, BFF, Fietsroutenetwerk) door de straat en de fietsintensiteiten liggen ver onder het gewenste volume (Intensiteiten fiets  $\geq 2 * \text{Intensiteiten auto}$  is de ideale verhouding). Het doorgaand autoverkeer (zonder herkomst/bestemming in de straat) kan niet maximaal worden geweerd, dit omwille van de éénrichtingsstraten Koude Keukenstraat en Albert Serreynstraat. Waardoor bestemmingsverkeer voor de Albert Serreynstraat komende van de Gistelse Steenweg via de Koude Keukenstraat rijdt. Dit kan niet (eenvoudig) opgelost worden en bezorgt momenteel ook geen (grote) overlast.

Wel stellen we voor om het kruispunt met de Zandstraat door middel van belijning en paaltjes aan te passen (naar analogie met de Jan Britostraat). Zo willen we de fietsers die vanuit de Zandstraat de Koude Keukenstraat willen inslaan beter faciliteren en beveiligen op het kruispunt. Het is immers de links afslaande beweging gemaakt door het gemotoriseerd verkeer komende uit de Koude Keukenstraat die het meeste conflicten vormt met de inslaande fietsers vanuit de Koude Keukendreef en dubbelrichtingsfietspad. Het is net die links afslaande beweging die vaak gebeurt door de circulaire lus van de twee éénrichtingsstraten (Koude Keukenstraat en Albert Serreynstraat). We hebben aan openbaar domein gevraagd een gedetailleerd plan op te maken waarbij de fietsers beveiligd worden en waarop alle afslaande draaicirkels kunnen gerealiseerd worden. De uitvoering ervan, zal na goedkeuring, eveneens opgevolgd worden door openbaar domein.

### **Vraag 1812: Raadslid Stefaan Sintobin (21 februari 2022)**

#### **Energieverbruik tijdens corona**

Sedert het begin van de pandemie werden heel wat openbare gebouwen, musea, kantoren,....gesloten. Ook heel wat stadspersoneel werkte van thuis uit en doen trouwens nog steeds. Dit alle heeft ongetwijfeld een 'gunstige' impact gehad op het energieverbruik.

Graag kreeg ik hiervan alle relevante cijfergegevens (verbruik, minkost,...)

#### **Antwoord 1812:**

#### **Energieverbruik tijdens corona**

Het energieverbruik van de stad Brugge in het jaar 2020 was lager dan in 2019. Of de oorzaak daarvan de coronacrisis is, valt te betwijfelen. Er zijn nog geen cijfers voor 2021 beschikbaar. Er is in 2020 vooral een daling in het elektriciteitsgebruik van de vaste kosten (met 27%) door de grote vermindering van het aantal evenementen. Het verbruik voor openbare verlichting is niet gedaald in vergelijking met 2019, het elektriciteitsverbruik in de stadsgebouwen daalde met 12% en het aardgasverbruik met 4%. De daling van elektriciteitsverbruik in gebouwen is waarschijnlijk toe te schrijven aan het in gebruik nemen van de zonne-energie-installaties. Het verbruik voor mobiliteit daalde met 14.5%.

De impact op energieverbruiken van de coronacrisis in onze stad is dus vrij gering. Dit komt omdat deze crisis zowel maatregelen vroeg die het energieverbruik doen stijgen als maatregelen die een daling van het verbruik teweeg brachten, bijvoorbeeld het ventileren van schoolgebouwen. Er is ook het minimale effect van de sluiting van musea en historische gebouwen op het energieverbruik,

omdat kunstwerken en oude gebouwen een redelijk constante temperatuur en luchtvochtigheid nodig hebben voor een goede conservatie.

De impact van de coronapandemie op de energiekost valt, gezien de historisch lage gasprijs in 2020 én de recente extreme prijsevolutie voor zowel aardgas als elektriciteit én benzine en diesel in het niet. Samengevat heeft de coronacrisis een beperkte impact op het energieverbruik gehad en heeft de extreme schommeling in energieprijzen per kWh een veel hogere impact op de energiebudgetten van de stad dan corona zelf.

### **Vraag 1813: Raadslid Jean-Marie De Plancke (4 maart 2022)**

#### **Verkeersveiligheid Isabellalaan Zeebrugge**

Vandaag vrijdag 4 maart gebeurde een dodelijk ongeval met een fietser die de Isabellalaan wilde kruisen ter hoogte van de meeuwenstraat in Zeebrugge.

Jammer genoeg niet het eerste dodelijk ongeval en ik vrees voor de toekomst.

Ondanks dat de snelheid daar beperkt is rijden de meeste wagens veel te snel, Komende van de Visartsluis gaat het van 1 baanvak naar 2 en gezien er de afslag naar de visveiling is rijden veel voertuigen op het linker vak veel te snel richting Vandammesluis, doch honderd meter verder is er een voetganger en fietsersoversteek.

Eind april zal na ingebruikname van de nieuwe brug over het verbindingsdok de J. Verschaeveweg een drukke verbindingsweg worden tussen de achterhaven ( ventweg A11 ) en Dudzele –Brugge. Zowel voor fietsers en ook voor voetgangers zal de situatie onveilig worden, en de kruising van de Isabellalaan met de Verschaeveweg zal meer dan ooit een risico onderneming worden.

Mag ik dan ook vragen dat er dringend contact genomen zou worden met AWV om zo spoedig mogelijk tijdelijke maatregelen te nemen om de veiligheid te verhogen.

Mogelijks terugbrengen tot 1 verplichte afslagstrook naar achterhaven en 1 rijstrook richting Vandammesluis zou al vertragend kunnen werken, maar mogelijks zien deskundigen andere en betere oplossingen.

#### **Antwoord 1813:**

#### **Verkeersveiligheid Isabellalaan Zeebrugge**

In lijn met ons engagement geuit bij de ondertekening van het SAVE-charter staken onze lokale politie en dienst mobiliteit daags na het dodelijk ongeval reeds de koppen bijeen om dit ongeval te bespreken en hierbij aansluitend ook de grotere problematiek van de verkeersveiligheid op de Isabellalaan, welke u ook aankaart.

Gelet op de slechte naam en faam van de gewestweg werd het denkspoor geopperd om een screening te maken van de ongevallen op de Isabellalaan waaruit verbetervoorstellen geuit zouden kunnen worden welke met AWV kort te sluiten zijn en welke idealiter als dossier voor de provinciale commissie verkeersveiligheid uitgewerkt kunnen worden. Het werken via deze PCV-methodiek is dat zo op korte termijn niet enkel een ambtelijk dossier uitgewerkt kan worden, maar ook dat op korte termijn maatregelen uitgevoerd zullen kunnen worden.

In opvolging werd reeds contact genomen met AWV dat zich principieel akkoord verklaarde (mail dd. 21 maart 2022) voor deze werkwijze.

Anticipatief werd door onze dienst mobiliteit reeds op zaterdag 19 maart 2022 een plaatsbezoek gebracht aan de Isabellalaan en de Kustlaan en werd vervolgens in de marge van Buurt aan de Beurt in dialoog gegaan met ons wijkteam van de lokale politie. Vervolgens werd een eerste ontwerp van maatregelen teruggekoppeld op 23 maart 2022 op het MOVE-forum met de verkeerstechnische dienst van de lokale politie en de cluster openbaar domein. Een principiële dossier (ppt) werd ambtelijk gunstig geadviseerd welke daags nadien niet enkel met AWV, maar ook met partners als MOW, MBZ, scheepvaartpolitie, provincie, aMT en MDK werd kortgesloten teneinde een breed ambtelijk draagvlak te creëren en de complexe eigendom/beheer-puzzel te overstijgen.

De ambitie is om vervolgens in april – dit ook op basis van een omstandige ongevalanalyse die de lokale politie en de dienst mobiliteit thans ook voorbereiden – het eigenlijke PCV-dossier uit te werken en naar het college te brengen zodat dit in mei (of juni ten laatste) goedgekeurd kan worden. We zullen naderhand u een kopij van het dossier bezorgen.

Weliswaar konden we u nog geen oplossing aanreiken, we hopen dat u uit deze procesmatige reconstructie ziet dat dit ongeval ons zwaar raakte en dat we absolute prioriteit gaven aan het uitwerken van een oplossing voor een verkeersveiligere inrichting van de Isabellalaan.

**Vraag 1814: Raadslid Geert Van Tieghem (6 maart 2022)**

**Parkeergelden/retributies 2020/2021**

Gelieve ons een overzicht mede te delen m.b.t. de kalenderjaren 2020/2021 van :

- De inkomsten uit parkeergelden (parkeerautomaten en sms- parkeren/app)
- De inkomsten parkeerretributies (binnenstad, blauwe zone en kiss en ride zones)
- Het aantal parkeerretributies ( " " " " " " )
- Het aantal processen verbaal voor foutparkeren (+boetebedrag) via politiediensten

**Antwoord 1814:**

**Parkeergelden/retributies 2020/2021**

Het is niet zo evident om cijfergegevens rond 'Foutparkeren' in de politiebesteden op te zoeken. 'Foutparkeren' is een algemene term die opgesplitst is in een 14-tal afzonderlijke inbreuken. We herinneren er toch nog even aan dat de inkomsten uit onmiddellijke inningen of minnelijke schikkingen voor parkeerovertradingen naar de federale schatkist gaan. In de onderstaande tabel kunt u het aantal inbreuken en het bedrag terugvinden voor de jaren 2020 en 2021.

Jaar	Aantal inbreuken	Som boetes
2020	8812	604012.0 €
2021	8294	574548.0 €

Het antwoord op deelvraag 2 wordt u later bezorgd.

**Vraag 1815: Raadslid Geert Van Tieghem (6 maart 2022)**

**Parkeergelden/retributies 2020/2021**

Gelieve ons een overzicht mede te delen m.b.t. de kalenderjaren 2020/2021 van :

- De inkomsten uit parkeergelden (parkeerautomaten en sms- parkeren/app)
- De inkomsten parkeerretributies (binnenstad, blauwe zone en kiss en ride zones)
- Het aantal parkeerretributies ( " " " " " " )
- Het aantal processen verbaal voor foutparkeren (+boetebedrag) via politiediensten

**Antwoord 1815:**

**Parkeergelden/retributies 2020/2021**

**De inkomsten parkeerretributies (binnenstad, blauwe zone en kiss en ride zones)**

Effectieve cijfers kunnen we niet geven, mensen betalen via ogm-nummer (gestructureerde mededeling), maar op die rekening zit er bij financiën geen sortering op of dit nu een overtrading is op betalend parkeren binnenstad, blauwe zones, kiss and ride zones,... Ook de min-aanrekeningen (vb. wegens kwijtschelding retributie na bezwaar) en materiële misslag (flagrante foute opzichter) komen in diezelfde inkomstenpost terug.

	Aantal		Bedrag	
	2020	2021	2020	2021
Binnenstad	30.256	37.836	907.680,00	1.135.080,00
Blauwe Zone	15.360	14.165	460.800,00	424.950,00
Kiss and Ridezones	1.106	926	33.180,00	27.780,00
Totaal	46.722	52.927	1.401.660,00	1.587.810,00

### **Ongeval Isabellalaan Zeebrugge**

Vorige week kwam opnieuw een fietser om het leven op de Isabellalaan in Zeebrugge. Het is helaas niet het eerste ongeval met een zwakke weggebruiker op die locatie.

Met de nieuwe brug tussen Verschaveweg en de Koffieweg wordt het wellicht nog drukker met meer afslaand verkeer op de Isabellalaan.

Vandaar de volgende vragen:

1. Zal het stadsbestuur met AWV overleggen hoe deze weg en dit kruispunt veiliger kan, rekening houdend met de verwachting van grotere verkeersdrukke en meer kruisend verkeer na ingebruikname van de nieuwe brug?
2. Waarin zit de oplossing volgens het stadsbestuur om deze weg verkeersveiliger te maken?

### **Antwoord 1816:**

#### **Ongeval Isabellalaan Zeebrugge**

In lijn met ons engagement geuit bij de ondertekening van het SAVE-charter staken onze lokale politie en dienst mobiliteit daags na het dodelijk ongeval reeds de koppen bijeen om dit ongeval te bespreken en hierbij aansluitend ook de grotere problematiek van de verkeersveiligheid op de Isabellalaan, welke u ook aankaart.

Gelet op de slechte naam en faam van de gewestweg werd het denkspoor geopperd om een screening te maken van de ongevallen op de Isabellalaan waaruit verbetervoorstellen geuit zouden kunnen worden welke met AWV kort te sluiten zijn en welke idealiter als dossier voor de provinciale commissie verkeersveiligheid uitgewerkt kunnen worden. Het werken via deze PCV-methodiek is dat zo op korte termijn niet enkel een ambtelijk dossier uitgewerkt kan worden, maar ook dat op korte termijn maatregelen uitgevoerd zullen kunnen worden.

In opvolging werd reeds contact genomen met AWV dat zich principieel akkoord verklaarde (mail dd. 21 maart 2022) voor deze werkwijze.

Anticipatief werd door onze dienst mobiliteit reeds op zaterdag 19 maart 2022 een plaatsbezoek gebracht aan de Isabellalaan en de Kustlaan en werd vervolgens in de marge van Buurt aan de Beurt in dialoog gegaan met ons wijkteam van de lokale politie. Vervolgens werd een eerste ontwerp van maatregelen teruggekoppeld op 23 maart 2022 op het MOVE-forum met de verkeerstechnische dienst van de lokale politie en de cluster openbaar domein. Een principiële dossier (ppt) werd ambtelijk gunstig geadviseerd welke daags nadien niet enkel met AWV, maar ook met partners als MOW, MBZ, scheepvaartpolitie, provincie, aMT en MDK werd kortgesloten teneinde een breed ambtelijk draagvlak te creëren en de complexe eigendom/beheer-puzzel te overstijgen.

De ambitie is om vervolgens in april – dit ook op basis van een omstandige ongevalanalyse die de lokale politie en de dienst mobiliteit thans ook voorbereiden – het eigenlijke PCV-dossier uit te werken en naar het college te brengen zodat dit in mei (of juni ten laatste) goedgekeurd kan worden. We zullen naderhand u een kopij van het dossier bezorgen.

Weliswaar konden we u nog geen oplossing aanreiken, we hopen dat u uit deze procesmatige reconstructie ziet dat dit ongeval ons zwaar raakte en dat we absolute prioriteit gaven aan het uitwerken van een oplossing voor een verkeersveiliger inrichting van de Isabellalaan.