

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 35 – 11 oktober 2022

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 1995: Raadslid Geert Van Tieghem (21 augustus 2022)

Evaluatie Wintergloed 21 + voorstelling editie 2022

We verwijzen naar onze tussenkomst in de gemeenteraad van 30 mei 2022 m.b.t. de jaarrekening van Brugge Plus (punt 34). Wij peilden o.a. naar de evaluatie van het ganse Wintergloedgebeuren anno 2021.

- Graag hadden wij het evaluatierapport, editie 2021, van Wintergloed (incl. Kerstmarkt) ontvangen.
- Er werd geen bindend contract afgesloten voor 3 jaar, wel voorziet het bestek in een herhalingsopdracht. (max. 2 maal) Stad Brugge maakt hiervan gebruik voor de editie 2022, die nu wel met rassenschreden nadert. Tot op heden is het tergend stil hieromtrent. In welke (belangrijke) aspecten zal de komende editie van Wintergloed 2022 verschillen van deze van 2021 ? (parcours, nieuwigheden, financieel, periode, ...) Welke lessen werden getrokken uit de gemaakte evaluatie van 2021 ?

Antwoord 1995:

Evaluatie Wintergloed 21 + voorstelling editie 2022

Wat betreft de evaluatie van de editie 2021, werd gesteld dat een korter parcours noodzakelijk is. Daarbij moet dit ook bewandelbaar zijn en de lengte van het parcours moet in evenwicht zijn met het beschikbaar budget in functie van de kwaliteit van het programma. Daarnaast moet ook ingezet worden op meer indrukwekkende installaties.

Deze evaluatie werd voorgelegd aan het College van Burgemeester en Schepenen op 1 april II.

Voor de vierde keer viert Brugge de winter met een lichtbelevingswandeling van 25 november 2022 tot 8 januari 2023. Elk jaar brengt nieuwe accenten, zo ook editie 2022-2023. Een geconcentreerder parcours met negen lichtbelevingen legt de focus op toegankelijkheid en leidt de bezoeker naar recente aanwinsten in het stadsbeeld, zoals het BMCC en het heraangelegde Albert I-park.

't Zand kan hierbij als de as beschouwd worden waarrond de lichtinstallaties staan opgesteld, wat mensen meteen dicht bij het Brugse handelsapparaat brengt dat traditiegetrouw zijn beste beentje voorzet om de winterperiode sfeervol te maken.

Het parcours zit, ondanks de nadruk op meer concentratie, toch vol afwisseling. Naast de nabijheid van de levendige kern, zijn er accenten op groen (het onlangs heraangelegd Koning Albert I-park, de Vesten, de tuinen van de Sint-Godelieve abdij), water (het Minnewater, de trappenpartij van de Kapucijnenrei, de waterpartij op het einde van het Koning Albert I-park) en de nieuwe architectuur (BMCC).

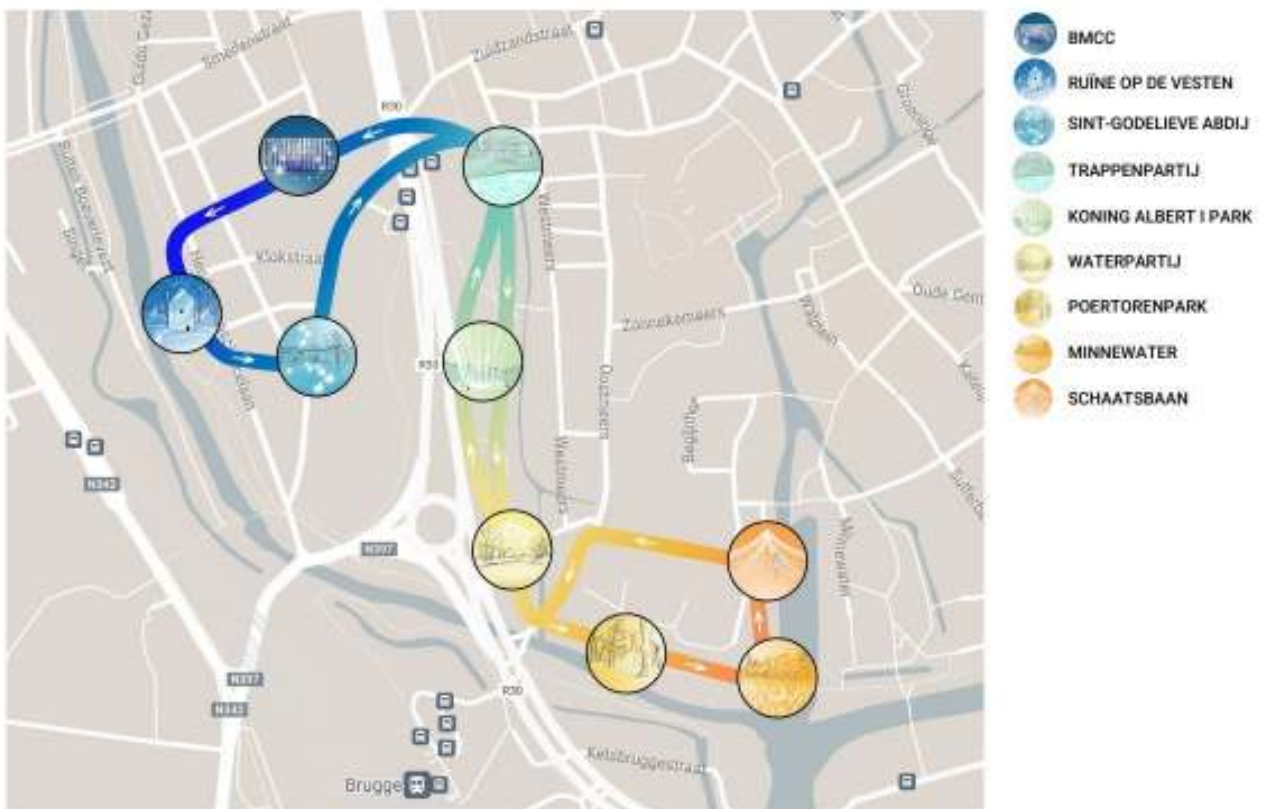
De lichtwandeling is gratis toegankelijk.

De locaties op het parcours zijn:

- BMCC
- Ruïne van het oude waterhuis langs de Vesten
- Sint-Godelieve abdij
- Trappen bij de Kapucijnenrei aan het Concertgebouw
- Koning Albert I-park (twee installaties)
- Poertorenpark
- Minnewater
- Schaatsbaan Minnewater

In bijlage het plan met het parcours en de focuspunten.

LICHTBELEVINGSWANDELING | PARCOURS



Vraag 1996: Raadslid Karel Scherpereel (22 augustus 2022)

Verouderde verwarmingsinstallaties in Brugse openbare gebouwen

De milieuschepen Esquetet heeft een zeer mooi Brugs klimaatplan voorsteld en lijkt zeer ambitieus: tegen 2030 willen we de lokale uitstoot van CO₂ in Brugge verminderen met bijna de helft. Ik kan enkel maar mijn dankbaarheid en respect tonen voor het vele werk dat haar diensten en zij in dit plan staken om de klimaatdoelen te verwezenlijken.

Toch zullen we dringend middelen moeten vrijmaken om de verouderde verwarmingsinstallaties in heel wat Brugse openbare gebouwen te vernieuwen. Een milieubewuste stadsambtenaar liet

weten dat er (tijdens koude periodes als de verwarming werkt) honderden liters water verloren lopen. In de winterperiode moet men dagelijks meer dan 200 liter bij steken om de druk op de ketel te houden. Dit is dan nog slechts in dat ene gebouw waar die persoon werkt. Misschien zijn er nog andere stadsgebouwen die met dit probleem te kampen hebben.

In tijden van hoge energiekosten en waterschaarste is dit toch een probleem dat ernstig is en dringend moet aangepakt worden.

Vandaar mijn vraag:

Is het niet mogelijk om er nu een prioriteit van te maken om te investeren in energiezuinige en degelijke verwarmingsinstallaties? Dit zal de stadskas mettertijd een serieuze besparing op de water- en energiefactuur opleveren. (En zal het klimaatplan van onze schepen een duwtje in de rug geven.)

Antwoord 1996:

Verouderde verwarmingsinstallaties in Brugse openbare gebouwen

Wij onderschrijven net als u de noodzaak om te investeren in energiezuinige en degelijke verwarmingsinstallaties. Daarom doet de Stad Brugge ook belangrijke inspanningen. Met ons kernpatrimonium van honderden gebouwen betekent dit een pittige uitdaging.

De dienst facilitair beheer rolt een nieuwe personeelsformatie uit (2021-2022) waarbij er aanzienlijk meer aandacht gaat naar de component HVAC. Dit was noodzakelijk gezien het stijgend aandeel technieken in onze gebouwen. Het gaat over ontwerp, renovatie, herstellingen en optimalisatie (gebruikersnoden, energetische kost, ...).

Zo beschikt de dienst facilitair beheer nu over een 'volledige' lijn aan medewerkers van ontwerpers-ingenieurs (+1), projectleiders (+1), klantenbeheerders (+1) en vakspecialisten, die laatste aangestuurd door een dienstleider. De dienst facilitair beheer maakt daarnaast gebruik van een aantal externe hulpbronnen, bijv. bij nieuwbouwprojecten. Met de opstart van het stookseizoen 2022 wordt er gericht ingezet op het optimaliseren van de installaties (branduren, comforttemperatuur, begrenzen radiatorthermostaten, ...).

Jaarlijks reserveert de dienst facilitair beheer binnen het investeringskrediet € 540.000 voor de renovatie van stookplaatsen. Dit komt overeen met een 12 % van het totaalbudget investeringen voor onder meer voertuigen, veiligheid en beveiliging, elektriciteit, algemene renovatiewerken, restauratie en huisvesting. Belangrijke renovatiedossiers kosten al gauw enkele honderdduizenden euro's. Bovendien wordt ook de stad geconfronteerd met lange levertijden. Hierdoor bepaalt de dienst facilitair beheer steeds wat de prioriteiten zijn en dit op basis van verbruik, type energie, de leeftijd van de installatie en het vermogen.

Daarnaast wordt geïnvesteerd in een aantal maatregelen om onze stookinstallaties te optimaliseren. De dienst facilitair beheer verwijst hierbij naar de zogenaamde ESCO's (Energy Service Company). De dienst facilitair beheer werkt ook aan periodiek en preventief onderhoud. Hierdoor kunnen een aantal installaties versneld geoptimaliseerd worden.

De concrete case waar u naar verwijst is een probleeminstallatie op vlak van waterverlies. Deze is bij ons gekend en wordt dit stookseizoen structureel en duurzaam aangepakt. Naast een aantal ingrepen in de stookplaats zelf, moeten er ook (ondergrondse) leidingen vernieuwd worden.

Vraag 1997: Raadslid Annick Lambrecht (2 september 2022)

Bankje begraafplaats Koolkerke

Kunt u volgende SV doorgeven voor antwoord aan college burgemeester en schepenen :

Ik werd gewezen door bezoekers van het kerkhof Koolkerke dat daar een bank staat die een kerkhof onwaardig is. Zie foto aub .

Ter hoogte van de strooiweide van het kerkhof Koolkerke staat een bankje, het enige, die het mogelijk moet maken om wat te bezinnen, te denken aan je verloren geliefden, even rust te houden....

Dit bankje ziet er erg vuil en vervallen uit.

Het is verroest, hangt vol mos en is nodig aan vervanging toe.

Zie foto in bijlage aub .

Ik heb dan ook volgende vraag :

Kan deze bank vervangen worden door een mooi passend exemplaar voor deze begraafplaats ?



Antwoord 1997:

Bankje begraafplaats Koolkerke

De bankjes werden gereinigd en zijn nog in goede staat.

Vraag 1998: Raadslid Karin Robert (26 september 2022)

Changing places in Brugge

Changing Places zijn plaatsen die een gratis oplossing aanbieden om in alle comfort naar het toilet te gaan, je te verversen of je om te kleden. Voor mensen die assistentie nodig hebben is hier meer ruimte, meer uitrusting en plaats. Voor mensen met bepaalde beperkingen voldoen de toiletten voor personen met een handicap niet.

De faciliteiten in deze Changing Places kunnen zijn: een toegankelijk toilet, verzorgingsruimte met hooglaagbed, een tillift, douche,...

Mijn vragen:

-Wordt nu al in Brugge deze ondersteuning voor mensen met een beperking aangeboden?
Waar?
Wat is er voorzien van faciliteiten?

-Is men in Brugge van plan om ook deze ondersteuning uit te breiden en/of aan te bieden op bepaalde plaatsen?

In De Panne werden in juni '22 in primeur de eerste Changing Places geopend.
Zie hiervoor volgende link

<https://depanne.be/index.php/nl/primeur-de-panne-opent-eerste-changing-places-in-vlaanderen>

Antwoord 1998:

Changing places in Brugge

Het klopt dat toiletten voor personen met een handicap niet volstaan voor elke persoon met een handicap. Om een uitstap te kunnen maken is voor sommigen een extra verzorgingsmogelijkheid of een tillift nodig. Dit staat zeker op onze radar.

- In het vernieuwde Provinciaal Hof op de Markt is een 'changing place' voorzien. Dit zal voor Brugge centrum alvast een heel centrale verzorgingsmogelijkheid bieden.
- Tijdens de zomermaanden kan men hiervoor ook bij Zon, zee zorgeloos in Zeebrugge terecht. Er is in Zeebrugge een toegankelijk toilet, een hooglaagbed, een tillift, een toegankelijke omkleedruimte met douche en assistentie aanwezig. Info: [Zon, zee zorgeloos: een toegankelijk strand - Stad Brugge](#)
- Aanvullend wordt er bekeken of er mogelijkheden zijn om samen te werken met ziekenhuizen, locaties en voorzieningen die al bepaalde faciliteiten ter beschikking hebben (vb. een hooglaagbed).

Vraag 1999: Raadslid Annick Lambrecht (26 september 2022)

Ingrepen voor fietsers omgeving R30-Warande

Buurtbewoners namen recent contact met ons op met een aantal gevaarlijke verkeerssituaties in de omgeving van het kruispunt R30 ter hoogte van de Warandebrug.

Het kruispunt is verre van conflictvrij ingedeeld: fietsers en afslaand verkeer hebben er op hetzelfde moment groen, wat vaak tot conflict leidt tussen fietsers en wagens. Bovendien zijn de fietspaden ter hoogte van het kruispunt ook erg smal en omslachtig aangelegd met een onnodige knik, waarbij de verkeerslichten nogal ongelukkig zijn geplaatst waardoor bredere fietsen, zoals bakfietsen, vaak uitwijken op de rijbaan om het verkeerslicht te vermijden.

Wanneer de fietsers dan na het oversteken van het drukke kruispunt de brug betreden komen ze dan ook nog in conflict met wandelaars. Voetgangers en fietsers moeten op de Warandebrug in beide richtingen een smal verhoogd pad delen.

In het antwoord op een schriftelijke vraag antwoordde de Vlaamse minister van Mobiliteit dat dit kruispunt onder handen wordt genomen in 2022.

Vandaar de volgende vragen:

1. Zijn er plannen om dit kruispunt aan te pakken?
 1. Wat houden de plannen in? Wat zal er veranderen?
 2. Wat is de planning? Wanneer worden de werken uitgevoerd?

<i>omschrijving</i>	<i>studie/uitvoering</i>	<i>wegnummer</i>	<i>kmpt van</i>	<i>kmpt tot</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>
fietspaden R30 - B4 - 4.200 - 4.696 - Gentpoort - Katelijnepoort	uitvoering	R30	4.2	4.696	x	
fietspaden R30 - B3 - 6.664 tot 6.892 - Hoefijzerlaan	uitvoering	R30	6.664	6.892	x	
fietspaden R30 - B2 - 2.010 - 2.843 - Kruispoort - Dampoort	uitvoering	R30	2.010	2.843	x	
fietspaden R30 - B1 - 0.900 - 1.761 - Warandebrug - Fort Lapin	uitvoering	R30	0.9	1.761	x	
fietspaden N376 - B6 - 9.051 - 9.560 - Zeekanaalweg - Zelzatebrug	uitvoering	N376	9.051	9.560	x	
PCV N309 oversteek groene gordel	uitvoering	N309	2.3			x
PCV N374 snelheidsremmende maatregelen Vriezeganzenstraat	uitvoering	N374	5.2			x
PCV N31/N32 aanpassing VRI in kader van doorstroming openbaar vervoer en fietsveiligheid	uitvoering	N31	3.6		x	
PCV N9 knip Houtkaai - aanpassingen ivf fietsers en voetgangers & vierkant groen R30xN9	uitvoering	N9	96		x	
PCV R30 x Vaardijkstraat: aanpassen van de aansluitingen van de Bargeweg en Vaardijkstraat op de ring	uitvoering	R30	5.3		x	
PCV Poorteffect en oversteek Witte Molenstraat	uitvoering	N397	1.8			x
conflictvrije regeling verkeerslichten N337 x Bossuytlaan	uitvoering	N337	0.8			x
Gevaarlijk punt in Brugge : Baron Ruzettelaan, Brugs-Kerkhofstraat, Lappersfortstraat	uitvoering (aanpassen lichtenregeling)	N50	103.6			x
Gevaarlijk punt in Brugge : Baron Ruzettelaan, Kortrijkstraat, Vaardijkstraat - via heraanletg Steenbruggebrug DVW	uitvoering (zit vervat in project Steenbruggebrug (DVW))	N50	102.1			x
Gevaarlijk punt in Brugge : Buiten Begijnenvest, Chantrellstraat, Hendrik Brugmansstraat	studie (zit vervat in studie stationsomgeving)	R30	5.5		x	
Gevaarlijk punt in Brugge : Generaal Lemanlaan, N337a Verbinding R30 - N337, Nijverheidsstraat	uitvoering (voorafgaandelijk nog studie)	N337	0.1			x

Antwoord 1999:

Ingrepen voor fietsers omgeving R30-Warande

Wij verwijzen naar onze eerder antwoorden, zowel schriftelijk als in berek, waarbij wij een stand van zaken maakten naar de zwarte punten op Brugs grondgebied.

Het kruispunt was gekend als een zwart punt met een dominant ongevaltype waarbij fietsers in conflict kwamen met een rechtsafslaand voertuig. In 2017 werd de fietsoversteek aangepakt waardoor de conflictpresentatie daalde. Het resultaat is dat dit dominante ongevaltype daalde in aantal van 7 ongevallen (genoteerd over 3 jaar) naar 1 ongeval (genoteerd over 4 jaar).

Naar aanleiding van o.m. uw vraag over het dodelijk ongeval te Gentpoort en de status zwarte punten hebben wij (zie PowerPoint die wij destijds bezorgden) de vraag gesteld of Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in het Actieplan Verkeerslichten bijkomende maatregelen kon treffen. Navraag bij AWV leert dat – omwille van het niet-langer beschouwen van dit kruispunt als zwart punt en alzo prioriteit aan andere kruispunten – deze analyse nog niet gebeurd is. Wij hopen dat dit alsnog in 2023 zal gebeuren echter wij hebben alle begrip voor de keuzes die AWV maakt waarbij gehandeld wordt vanuit de grootste maatschappelijke urgentie als bepaald door de AVOC-score (Aanpak Verkeersongevallenconcentratiepunten) die de ernst van de ongevallen weergeeft. Dank voor uw begrip.

Aanvullend delen wij u graag ook nog volgende aanvulling mee die wij ontvingen vanuit AWV (quote):

Het Agentschap Wegen en Verkeer plant verschillende ingrepen voor meer fietscomfort langs de R30 in Brugge in het kader van fietsrelance.

Met deze projecten willen we het fietscomfort op de R30 in Brugge, dat een druk bereden route is, verbeteren en de keuze voor de (e-)fiets als vervoersmiddel stimuleren. Eén van de projecten is de heraanleg van de fietspaden tussen de Warandeburg en Koolkerkse Steenweg (kant Ringvaart) voor meer comfort en veiligheid. Dit dossier is onderverdeeld in meerdere zones waarbij een deel van de fietspaden verhoogd wordt aangelegd, een deel van het fietspad in betonstraatstenen wordt vervangen door asfalt, het vrijliggend fietspad in slechte staat heraangelegd wordt en een deel vrijliggend wordt aangelegd. Ter hoogte van de Warandeburg (noordzijde) worden markeringen aangebracht op de rijweg om de fietsers aan te zetten om het fietspad naast de brug te gebruiken. De uitvoering is gepland in 2023.

Tot slot stippen wij u graag dat u alle info over het Actieplan vindt op <https://wegenenverkeer.be/wegen/signalisatie/actieplan-verkeerslichten>

Vraag 2000: Raadslid Annick Lambrecht (26 september 2022)

Afwisselend parkeren auto's fietsers

Federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet kondigde een beperkte aanpassing aan van de Wegcode die ingaat op 1 oktober. Vanaf dan zullen steden en gemeenten een verkeersbord kunnen gebruiken dat afwisselend parkeren toelaat voor bijvoorbeeld fietsen en auto's. Overdag kunnen fietsers dan hun fiets op de parkeerplek stallen, terwijl auto's er bijvoorbeeld vanaf 18u kunnen parkeren.

Deze maatregel zou ervoor moeten zorgen dat we het openbaar domein beter kunnen gebruiken en delen. Dit nieuw verkeersbord kan bijvoorbeeld nuttig zijn in de buurt van scholen. Steden en gemeenten kunnen zelf de uren van het desbetreffend parkeerregime aanpassen.

Mijn vragen zijn de volgende:

1. Heeft het stadsbestuur plannen om dit nieuw verkeersbord te hanteren in het Brugse straatbeeld?
2. En zo ja, op welke locaties zou dit mogelijks kunnen gebruikt worden?

Antwoord 2000:

Afwisselend parkeren auto's fietsers

De dienst mobiliteit is inderdaad op de hoogte van de wijzigingen aan de wegcode waar onder meer de mogelijkheid tot dit bord werd opgenomen.

Er zijn geen concrete plannen om dit bord nu snel in te voeren op het Brugse grondgebied. Indien zou blijken dat dit in de toekomst een goede oplossing zou zijn op een specifieke locatie kan dit uiteraard wel ingevoerd worden.

Vraag 2001: Raadslid Annick Lambrecht (26 september 2022)

Middenrijbaan

Federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet kondigde een beperkte aanpassing aan van de Wegcode die ingaat op 1 oktober. Vanaf dan zullen steden en gemeenten een 'middenrijbaan' kunnen inrichten dat als doel heeft de fietser beter te beschermen op wegen die te smal zijn om er fietspaden te leggen.

Bij de invoering van een 'middenrijbaan' wordt één rijstrook in het midden voor motorvoertuigen gereserveerd via onderbroken strepen. Aan weerszijden komt er een veilige ruimte voor fietsers, dat evenwel geen fietspad is. Automobilisten moeten met gepaste snelheid op het middelste

gedeelte rijden. Ze mogen wel inhalen of andere voertuigen kruisen op de zijstrook, maar zonder voetgangers en fietsers in gevaar te brengen.

Mijn vragen zijn de volgende:

1. Heeft het stadsbestuur plannen om dit type weg 'de middenrijbaan' te hanteren in het Brugse straatbeeld?
2. En zo ja, op welke locaties zou dit mogelijks kunnen gebruikt worden?

Antwoord 2001:

Middenrijbaan

In antwoord op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

De dienst Mobiliteit en de lokale politie bespraken op het MOVE-overleg van 05 oktober 2022 uw schriftelijke vraag.

Ter ingeleide wensen wij op te merken dat vanuit mobiliteitsexperts zeer kritisch werd gereageerd op de aankondiging van Minister Gilkinet. Illustratief citeren wij Het Nieuwsblad dd. 19 september 2022:

Experts waarschuwen: dit is niet de heilige graal die alle problemen oplost. 'Ik hou een stevige slag om de arm', zegt Wout Baert van Fietsberaad Vlaanderen, dat steden en gemeenten adviseert. 'In Hasselt en Bornem bracht Fietsberaad een vorm van middenrijbaan aan om het effect te onderzoeken met camera's. Fietsers blijken er net minder ruimte in te nemen. En automobilisten rijden hen sneller voorbij. Dat is natuurlijk geen positieve evolutie.'

Ter onderbouwing van deze uitspraak citeren wij graag de conclusies van het onderzoek "fietsmarkeringen – fietsen in gemengd verkeer" (het integrale onderzoek vindt u op <https://fietsberaad.be/documenten/onderzoek-fietsmarkeringen-fietsen-in-gemengd-verkeer/>):

Uit het onderzoek blijkt dat de resultaten van de vijf onderzochte indicatoren – blijven de automobilisten achter een fietser of halen ze in; hoe groot is de zijdelingse afstand tussen auto en fietser; hoe ver rijdt de fietser van de wegwand; hoe groot is de afstand van de auto tot de rand van de weg; hoe snel rijden de auto's? – niet eenduidig zijn. Het is niet zo dat één situatie (geen markering, MRM [middenrijbaanmarkering], slemlaag) significant beter scoort op alle indicatoren. De markering heeft alleen kleine effecten en die zijn niet eens altijd gelijk op beide locaties.

In Hasselt werden iets minder interacties geteld met automobilisten die fietsers op een te kleine afstand passeerden, wat in principe positief is. Maar het waren niet de automobilisten die hun gedrag aanpasten, wel de fietsers: vooral als ze met een groepje samen reden, fietsten ze dicht bij de rand van de weg. Samen met de verhoogde snelheid van de automobilisten is het effect daarom niet positief te noemen.

In Bornem leiden de markeringen ertoe dat de auto langer achter de fietsers blijft, in Hasselt is het net omgekeerd. Wat de zijdelingse afstand betreft neemt het aantal interacties met kleine afstand in Bornem zelfs licht toe. Algemeen doet de MRM de fietser meer naar de rand van de rijweg rijden, dat is minder het geval bij de slemlaag. Ook voor de positie van de auto is er geen eenduidig effect. In Bornem gaan de voertuigen meer naar het midden rijden bij het kruisen, dus dicht bij de kruisende fietser, wat negatief is. In Hasselt gaan ze bij de MRM meer naar de rand rijden, vooral als er geen ander verkeer is (terwijl je net het omgekeerde zou verwachten en hopen). En ten slotte de snelheid: die neemt op beide locaties toe.

Op basis van dit onderzoek blijkt dus noch de MRM noch de okergele slemlaag positieve effecten te hebben op de verkeersveiligheid.

Aanvullend wordt vanuit het MOVE-forum ook een kritische reflectie gemaakt naar:

- De verkeerskundige context, immers zo'n concept wordt idealiter slechts gebruikt op wegen waar er weinig gemotoriseerd verkeer is en waar een voertuig kortom in de regel dat middenvak kan gebruiken, zonder risico op vele tegenliggers en/of zonder risico op tegenliggers die na een relatief scherpe hoek plots opduiken.
- De ruimtelijke inpasbaarheid, immers een middenvak dient minimaal 2m75 te bedragen (cf. Wegcode) waarbij uiteraard aan weerszijden een afdoende ruimte beschikbaar dient te zijn voor de fietsers (maken wij een reflectie naar het Vademecum dan is te denken aan 1m50 of meer). Of hoe kortom, inclusief markeringen en kantstrook, de rijweg 6m of meer breed dient te zijn.

Maken wij vervolgens een vertaalslag naar de Brugse wegen, dan zijn slechts landelijke wegen in het Noorden van Brugge in theorie mogelijk echter hier zijn de intensiteiten gemotoriseerd verkeer relatief hoog (d.w.z. een relatief hoge / reële kans op tegenliggers) én is de wegzate ook in de regel nooit 6m breed. Of hoe op het eerste zicht er geen wegenis is die in aanmerking kan komen.

Tot slot wensen wij ook te benadrukken dat – zie ook onze eerste analyses van instrumenten als "fietszone" of "fietsstraat" – dit nieuwe concept een middel is om een fietsbeleid te ontwikkelen, doch geen doel op zich. Bij toekomstige screening van beleidsvragen naar fietsvriendelijke ingrepen zullen wij dan ook dit concept mee in de weegschaal leggen als een mogelijkheid, net zoals ook klassiekere fietsinfra als fietspaden e.d.m.