

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang

nr. 22 – 16 juni 2020

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

Vraag 1242: Raadslid Geert Van Tieghem (24/05/2020)

Corona bij onze Brugse ondernemers – meten is weten - maart/april 2020

Ook in onze stad is de ondernemerswereld bijzonder hard getroffen. In die zin is het belangrijk om de juiste cijfers in kaart te brengen, teneinde de passende maatregelen te nemen. Meten is weten.

Graag een antwoord op volgende vragen :

- Hoeveel **werkgevers** (bij RSZ ingeschreven) waren actief in Brugge op 29/2/2020 ?
- Hoeveel **zelfstandigen** waren actief in Brugge op 29/2/2020 ? Graag onderscheid tussen hoofd- en bijberoep.
- Hoeveel Brugse bedrijven vroegen in de loop van maart/april 2020 een **HINDERPREMIE** aan ? (aantal bedrijven en aantal hinderpremies - een bedrijf kan max. 5 hinderpremies ontvangen, cfr. exploitatiezetel)
- Hoeveel Brugse zelfstandigen vroegen in de loop van maart/april 2020 een **COMPENSATIEPREMIE** bij zwaar omzetverlies aan ? (uitgesplitst hoofdberoep/bijberoep)
- Hoeveel Brugse werkgevers voerden in maart/april 2020 een vorm van **TIJDELIJKE WERKLOOSHEID** in omwille van overmacht Corona ?
- Hoeveel Brugse zelfstandigen vroegen in de loop van maart/april 2020 het **OVERBRUGGINGSRECHT** voor zelfstandigen aan ? Graag uitgesplitst hoofd- en bijberoep.

Antwoord 1242:

Corona: meten is weten

Hoeveel werkgevers (bij RSZ ingeschreven) waren actief in Brugge op 29/2/2020 ?

Volgens Graydon waren er 5400 werkgevers met minstens 1 werknemer actief in Brugge.

Hoeveel zelfstandigen waren actief in Brugge op 29/2/2020 ? Graag onderscheid tussen hoofd- en bijberoep.

Volgens Graydon waren er 15521 ondernemingen actief in Brugge. Wij hebben geen onderscheid tussen hoofd en bijberoep.

Hoeveel Brugse bedrijven vroegen in de loop van maart/april 2020 een HINDERPREMIE aan ? (aantal bedrijven en aantal hinderpremies - een bedrijf kan max. 5 hinderpremies ontvangen, cfr. exploitatiezetel)

Tot 28 april 2020 vroegen 2737 ondernemingen, met maatschappelijke zetel in Brugge, een corona hinderpremie aan (zie www.vlaio.be/coronahinderpremie-cijfers).

Hoeveel Brugse zelfstandigen vroegen in de loop van maart/april 2020 een COMPENSATIEPREMIE bij zwaar omzetverlies aan ? (uitgesplitst hoofdberoep/bijberoep)

De aanvraagmodule voor de corona compensatiepremie is op 4 mei 2020 geopend (zie ook [dit nieuwsbericht](#)). In maart/april 2020 hebben dus 0 ondernemingen een aanvraag ingediend. Om deze gegevens te verkrijgen moeten we een procedure doorlopen bij Vlaio.

Hoeveel Brugse werkgevers voerden in maart/april 2020 een vorm van TIJDELIJKE WERKLOOSHEID in omwille van overmacht Corona ?

Graydon schat dat er minstens 11.200 mensen (deels) op tijdelijke werkloosheid staan. We hebben ook navraag gedaan bij RVA.

De RVA beschikt voorlopig niet over de gegevens betreffende de tijdelijke werkloosheid ingevolge het coronavirus volgens gemeente. Dat is te wijten aan het feit dat er nog teveel dossiers niet behandeld zijn ingevolge het ongezien aantal tijdelijk werklozen, waardoor de informatie voorlopig nog in onze databank ontbreekt. De RVA zal deze statistieken publiceren zodra ze beschikbaar zijn. Op dit moment weten we nog niet wanneer dat het geval zal zijn.

U kunt ondertussen wel [cijfers](#) terugvinden op hun website, verdeeld volgens provincie van de maatschappelijke zetel van de werkgever.

Aantal werkgevers

| | 202003 |
|---------------------------------|---------------|
| prov.Antwerpen | 13.802 |
| prov.Vlaams Brabant | 6.224 |
| prov.West-Vlaanderen | 11.776 |
| prov.Oost-Vlaanderen | 10.886 |
| prov.Limburg | 6.630 |
| Vlaams Gewest | 49.318 |
| prov.Waals Brabant | 3.371 |
| prov.Henegouwen | 8.710 |
| prov.Luik | 8.519 |
| prov.Luxemburg | 2.243 |
| prov.Namen | 3.672 |
| Waals Gewest | 26.515 |
| Brussels Hoofdst. Gewest | 8.791 |

Aantal werknemers

| | 202003 |
|----------------------|--------|
| prov.Antwerpen | 94.713 |
| prov.Vlaams Brabant | 42.411 |
| prov.West-Vlaanderen | 83.324 |

| | |
|---------------------------------|---------|
| prov.Oost-Vlaanderen | 69.957 |
| prov.Limburg | 50.349 |
| Vlaams Gewest | 340.754 |
| prov.Waals Brabant | 17.425 |
| prov.Henegouwen | 46.212 |
| prov.Luik | 45.175 |
| prov.Luxemburg | 11.930 |
| prov.Namen | 16.767 |
| Waals Gewest | 137.509 |
| Brussels Hoofdst. Gewest | 82.711 |

Bedragen (inclusief toeslag RVA)

| | 202003 |
|---------------------------------|---------------|
| prov.Antwerpen | 59.670.020 |
| prov.Vlaams Brabant | 25.993.711 |
| prov.West-Vlaanderen | 52.270.130 |
| prov.Oost-Vlaanderen | 46.083.029 |
| prov.Limburg | 32.398.803 |
| Vlaams Gewest | 216.415.693 |
| prov.Waals Brabant | 11.641.860 |
| prov.Henegouwen | 32.499.935 |
| prov.Luik | 31.521.145 |
| prov.Luxemburg | 8.829.237 |
| prov.Namen | 11.821.426 |
| Waals Gewest | 96.313.602 |
| Brussels Hoofdst. Gewest | 51.511.395 |

Dagen

| | 202003 |
|----------------------|---------------|
| prov.Antwerpen | 853.283 |
| prov.Vlaams Brabant | 376.529 |
| prov.West-Vlaanderen | 736.462 |
| prov.Oost-Vlaanderen | 643.032 |
| prov.Limburg | 462.663 |
| Vlaams Gewest | 3.071.968 |
| prov.Waals Brabant | 169.256 |
| prov.Henegouwen | 464.839 |
| prov.Luik | 448.010 |
| prov.Luxemburg | 127.141 |
| prov.Namen | 171.690 |

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Waals Gewest | 1.380.935 |
| Brussels Hoofdst. Gewest | 763.238 |

Budgettaire eenheden

| | 202003 |
|---------------------------------|---------------|
| prov.Antwerpen | 32.837 |
| prov.Vlaams Brabant | 14.489 |
| prov.West-Vlaanderen | 28.341 |
| prov.Oost-Vlaanderen | 24.745 |
| prov.Limburg | 17.802 |
| Vlaams Gewest | 118.213 |
| prov.Waals Brabant | 6.513 |
| prov.Henegouwen | 17.887 |
| prov.Luik | 17.238 |
| prov.Luxemburg | 4.895 |
| prov.Namen | 6.607 |
| Waals Gewest | 53.141 |
| Brussels Hoofdst. Gewest | 29.374 |

Gemiddeld aantal dagen per werknemer

| | 202003 |
|---------------------------------|---------------|
| prov.Antwerpen | 9,01 |
| prov.Vlaams Brabant | 8,88 |
| prov.West-Vlaanderen | 8,84 |
| prov.Oost-Vlaanderen | 9,19 |
| prov.Limburg | 9,19 |
| Vlaams Gewest | 9,02 |
| prov.Waals Brabant | 9,71 |
| prov.Henegouwen | 10,06 |
| prov.Luik | 9,92 |
| prov.Luxemburg | 10,66 |
| prov.Namen | 10,24 |
| Waals Gewest | 10,04 |
| Brussels Hoofdst. Gewest | 9,23 |

Gemiddeld bedrag per werknemer (inclusief toeslag RVA)

| | 202003 |
|---------------------|---------------|
| prov.Antwerpen | 630,01 |
| prov.Vlaams Brabant | 612,90 |

| | |
|---------------------------------|--------|
| prov. West-Vlaanderen | 627,31 |
| prov. Oost-Vlaanderen | 658,73 |
| prov. Limburg | 643,48 |
| Vlaams Gewest | 635,11 |
| prov. Waals Brabant | 668,11 |
| prov. Henegouwen | 703,28 |
| prov. Luik | 697,76 |
| prov. Luxemburg | 740,09 |
| prov. Namen | 705,04 |
| Waals Gewest | 700,42 |
| Brussels Hoofdst. Gewest | 622,79 |

Hoeveel Brugse zelfstandigen vroegen in de loop van maart/april 2020 het OVERBRUGGINGSRECHT voor zelfstandigen aan? Graag uitgesplitst hoofd- en bijberoep.

De informatie op deze vraag wordt u later bezorgd.

Vervolg antwoord 1242:

Corona: meten is weten

Hoeveel Brugse zelfstandigen vroegen in de loop van maart/april 2020 het OVERBRUGGINGSRECHT voor zelfstandigen aan? Graag uitgesplitst in hoofd- en bijberoep.

Hieronder vindt u het aantal betalingen in maart en/of april en/of mei van het crisisoverbruggingsrecht aan Brugse zelfstandigen volgens aard van bezigheid:

| Type overbruggingsrecht | Hoofdberoep | Bijberoep | Actief na pensioen | Totaal |
|--------------------------------|--------------------|------------------|---------------------------|---------------|
| Y | 2.256 | 69 | 47 | 2.372 |
| Z | 2.395 | 37 | 45 | 2.477 |
| Totaal | 4.651 | 106 | 92 | 4.849 |

Het is op dit moment nog niet mogelijk om het aantal aanvragen/betalingen per zelfstandige te identificeren.

Nog enkele opmerkingen hierbij:

De bron van deze gegevens is het Algemeen Repertorium der Zelfstandige Arbeiders (ARZA). Deze cijfers moeten nog als voorlopig worden beschouwd worden, aangezien er nog altijd aanvragen ingediend kunnen worden. Ook kunnen sommige betalingen eventueel worden teruggevorderd.

De geografische verdeling gebeurt volgens het officiële adres (domicilie) of het opgegeven adres van de verzekeringsplichtigen. Dit komt niet noodzakelijk overeen met de plaats waar de zelfstandige activiteit wordt uitgevoerd. Dit laatste is trouwens niet gekend door het RSVZ.

Zelfstandigen in bijberoep of actief na pensioen kregen het gedeeltelijk overbruggingsrecht toegewezen, zelfstandigen in hoofdberoep het volledig overbruggingsrecht.

Als laatste krijgt u nog de uitleg van de types overbruggingsrecht Y en Z uit de tabel:

'Y' : De zelfstandige die zijn activiteit, die niet onder de sluitingsmaatregelen valt, volledig moet onderbreken omwille van het coronavirus gedurende een minimumduur van 7 opeenvolgende kalenderdagen
'Z' : De zelfstandige die zijn activiteiten volledig of gedeeltelijk moet onderbreken naar aanleiding van de sluitingsmaatregelen genomen door de overheid.

Vraag 1246: Raadslid Annick Lambrecht (10/02/2020)

Mogelijkheid om fietsers door rood licht laten rijden

De komende maanden zullen in Vlaanderen op een tiental plaatsen nieuwe verkeerslichten worden geplaatst die het voor fietsers mogelijk maakt om door te rijden terwijl het voor de andere weggebruikers rood licht is.

Het relatief nieuwe verkeerslicht bestaat uit een vierde oranje knipperend licht (naast rood, oranje, groen) met daarop de afbeelding van een fiets en een pijltje. Als dat oranje symbool knippert, wanneer het andere licht op rood staat, mogen fietsers toch doorrijden.

Uit vele bevestigingen blijkt dat het verkeerslicht nogal verwarring schept bij fietsers. Het geeft fietsers immers de toestemming om door te fietsen maar dat betekent niet dat ze voorrang hebben op andere weggebruikers. Bovendien zorgt het oranje knipperlicht voor erg veel verwarring waarbij fietsers niet echt schijnen te weten dat ze mogen doorrijden.

Bij wijze van test werd vorig jaar al één zo'n verkeerslicht in Brugge aan het station geplaatst.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

1. Wat zijn de ervaringen met dit proefproject? Zijn de ervaringen positief of eerder negatief?
2. Worden er in Brugge nog dergelijke verkeerslichten geplaatst door het Agentschap Wegen en Verkeer? Indien ja, is het stadsbestuur hier voorstander van? Welk advies gaf het stadsbestuur over deze lichten aan het Agentschap Wegen en Verkeer?

Antwoord 1246:

Fietsers door rood licht laten rijden

1. ***Wat zijn de ervaringen met dit proefproject? Zijn de ervaringen positief of eerder negatief?***

Dit betreft geen proefproject, maar een definitieve regeling die door het Agentschap Wegen en Verkeer doorheen heel Vlaanderen de komende jaren verder wordt uitgerold. Navraag bij het Agentschap Wegen en Verkeer leert dat zij geen intentie hebben om deze aanpassingen te laten volgen door evaluaties om het effect van de maatregel te kunnen beoordelen.

2. Worden er in Brugge nog dergelijke verkeerslichten geplaatst door het Agentschap Wegen en Verkeer?

Ja, dergelijke ingrepen worden de komende jaren nog uitgerold op een groot aantal verkeerslichtengeregelde kruispunten op gewestwegen. Voor een volledige opsomming van alle locaties kan best contact worden genomen met het Agentschap Wegen en Verkeer zelf, maar een aantal locaties die op het grondgebied Brugge nog gepland staan zijn:

- Astridlaan – Koning Boudewijnlaan
- Maalse steenweg – Fortuinstraat
- Gistelse Steenweg – Albert Serreynstraat
- Blankenbergse Steenweg – Sint-Pieterskerklaan
- Baron Ruzettelaan – Brugs Kerkhofstraat
- Kustlaan – Sint-Donaasstraat
- ...

3. Indien ja, is het stadsbestuur hier voorstander van?

Vaak wordt geopperd dat rechtsaf en rechtdoor door rood een verwarrende regeling is. De nieuwe situatie is echter niet zo onnatuurlijk als het lijkt. Momenteel mag je als fietser het verkeerslicht immers al negeren als dat links van het fietspad staat. Dit is een algemene regel: verkeersborden en -lichten die zich links van je bevinden, gelden niet.

Meer via <https://www.fietzersbond.be/fietsinfrastructuur/rechtsaf-en-rechtdoor-door-rood>

Uit onderzoek blijkt ook dat deze situatie in het merendeel van de gevallen in perfect veilige omstandigheden kan. Voor ons is het iets wat heel wat maatwerk vraagt en voor elk kruispunt anders zal zijn naar werking toe.

4. Welk advies gaf het stadsbestuur over deze lichten aan het Agentschap Wegen en Verkeer?

Gezien deze aanpassingen uitsluitend worden uitgevoerd op gewestwegen waarvoor het Agentschap Wegen en Verkeer verantwoordelijk is als wegbeheerder, wordt er geen voorafgaand advies gevraagd aan het stadsbestuur. Het Agentschap Wegen en Verkeer plant deze aanpassingen parallel met eventuele ingrepen of wijzigingen in het V-plan van de geselecteerde kruispunten. In die optiek kunnen aanpassingen aan bepaalde kruispunten nog in 2020 worden uitgevoerd, terwijl dit voor andere kruispunten nog enkele jaren kan duren vooraleer aanpassingen gebeuren.

Vraag 1247: Raadslid Karel Scherpereel (9/03/2020)

Het is mij ter ore gekomen dat bij de renovatie van de bib in St.-Kruis de sanitaire ruimte niet mee vernieuwd is. Dit heeft gevolgen. Het toilet voor rolstoelgebruikers, dat sterk gedateerd is, is niet in overeenstemming gebracht met de huidige normen en verwachtingen inzake toegankelijkheid. Uit een andere getuigenis blijkt verder dat het toilet van de bib van St.-Pieters ook niet goed toegankelijk is. Goede sanitaire voorzieningen voor iedereen voorzien, ook voor rolstoelgebruikers voor wie niet elk toilet bruikbaar is, is belangrijk, zeker ook in de deelgemeenten. Het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap uit 2006 vraagt alle bestuursniveaus systematisch met het verbeteren van toegankelijkheid aan de slag te gaan.

Hoe wil stad Brugge de toegankelijkheid van de twee genoemde toiletten verbeteren?
Hoe plant de stad meer publieke en toegankelijke toiletten te voorzien, zeker ook in de deelgemeenten? (m.a.w. is er een plan van aanpak?)

Antwoord 1247:

Toegankelijke toiletten bib Sint-Kruis en Sint-Pieters

Het is inderdaad van belang dat de openbare toiletten voor iedereen toegankelijk zijn. Door gewijzigde inzichten en veranderende normen is het inderdaad zo dat niet alle toiletten in onze stadsgebouwen meer voldoen aan de hedendaagse normen. Toiletten en toegankelijkheid worden dan ook steeds meegenomen bij grondige renovaties van onze stadsgebouwen.

Specifiek voor de bibliotheek van Sint-Kruis volgt nog een renovatiefase waarbij ook de toiletten worden gerenoveerd en aangepast aan de hedendaagse normen. Voor de toiletten van De Dijk in Sint-Pieters is een studie over het gebouw lopende om deze op te waarderen naar een volwaardig buurtcentrum. Ook bij deze renovatie worden de toiletten vernieuwd en aangepast aan de toegankelijkheidsnormen die vandaag gelden.

Voor wat betreft uw vraag in verband met een plan van aanpak rond publiek toegankelijke toiletten, bezorgen wij u het antwoord van zodra we dit ontvangen.

Vraag 1248: Raadslid Andries Neiryck (13/05/2020)

Minnewater

Werd de optie bekeken om het Minnewater alsnog te verbouwen tot een modern WZC?

Wat was hiervan het prijskaartje?

Bij onder meer Ter Potterie werd gekozen voor deze optie, waarom hiervoor niet?

In de wandelgangen werd de optie al vermeld om hier binnen enkele jaren een opvolger te creëren voor het huis van de Bruggeling. In welke mate zijn deze plannen realiseerbaar?

Antwoord 1248:

WZC Minnewater

Werd de optie bekeken om het Minnewater alsnog te verbouwen tot een modern WZC?

Wat was hiervan het prijskaartje?

Bij onder meer Ter Potterie werd gekozen voor deze optie, waarom hiervoor niet?

Deze optie om het Minnewater alsnog te verbouwen tot een modern woonzorgcentrum werd niet becijferd. Nazicht van het dossier wees uit dat er omwille van de bescherming van de gevels geen rendabel ontwerp kon worden opgemaakt.

- De bordeshoogte van de ramen is te hoog in de hoofdvleugels en kan niet worden aangepast wegens beschermde gevels. Dit is enkel aanvaardbaar voor dienstlokalen en ondersteunende lokalen. Ook voor burelen is het gegeven van de bordeshoogte een problematiek, omdat er geen buitenzicht is vanop stoelhoogte.

- Er werd gekeken of er een uitbreiding kon worden gedaan om in de nieuwbouwdelen wel aan de opgelegde maatregelen te kunnen voldoen, maar deze is in oppervlakte steeds beperkt ten opzichte van bestaande gebouwen. Het gros van benodigde oppervlakte betreft kamers en woonkamers die aan de regels moeten voldoen waardoor er onvoldoende rendabel gebruik zou kunnen zijn van de oude delen.

In de wandelgangen werd de optie al vermeld om hier binnen enkele jaren een opvolger te creëren voor het huis van de Bruggeling. In welke mate zijn deze plannen realiseerbaar?

Dit is nog in onderzoek

Vraag 1249: Raadslid Andries Neiryck (24/05/2020)

Brandveiligheid Rodenonnenstraat

Een paar jaar geleden was er een grote brand in het nieuwe project van de Rodenonnenstraat. Het nieuwe project werd recentelijk opengesteld via de poorten in de Katelijnestraat en de Visspaanstraat.

Hoe zit het nu met de brandveiligheid van het nieuwe complex?
Zijn alle nodige keuringen ondertussen gebeurd?

Antwoord 1249:

Brandveiligheid Rodenonnenstraat

Er werd in februari 2020 een aanvraag voor omgevingsvergunning ingediend bij de stad in verband met het aanbrengen van een nieuwe brandveilige gevelbekleding. De stad vergunde dit, mede op basis van de nodige certificaten en adviezen vanuit de brandweer. Er werd evenwel in beroep gegaan tegen deze vergunning bij de deputatie. Dit werd behandeld op 26 mei en we kunnen normaliter een uitspraak verwachten op 11 juni. Afhankelijk van deze beslissing is het niet uitgesloten dat ook hier verder in procedure gegaan zal worden bij de Raad voor vergunningenbetwisting.

Concreet vanuit ruimtelijke ordening kunnen we dan ook enkel aangeven dat de nodige intenties er zijn om alles in orde te zetten op vlak van brandveiligheid.

De juridische procedures die evenwel lopen dwarsbomen een snelle implementatie in de praktijk. De vraagstelling naar uitgevoerde keuringen is niet toe te wijzen aan de dienst ruimtelijke ordening.

Vraag 1250: Raadslid Andries Neiryck (24/05/2020)

Dossier voetbalstadion

In verband met mijn eerdere interpellatie had ik nog een aantal vragen:

- Ik kreeg geen concreet antwoord op mijn vraag waar de diverse ploegen van Cercle zullen kunnen spelen vanaf de start van de bouw in 2021. Zal dit nog steeds op Olympia zijn? Indien niet, waar dan wel?
- Omwonende Peter De Ruytter deed de suggestie om het nieuwe stadion meer op te schuiven richting het huidige Jan Breydelstadion. Het kan even goed op de oefenpleinen van Club Brugge gebouwd worden. Het stadsbestuur kan hierin sturen. Is de locatie voor het nieuwe stadion definitief of is dit nog bespreekbaar?
- Gelaagd parkeren wordt in het MER sterk aangeraden en zorgt ervoor dat er efficiënter met de aanwezige ruimte omgegaan wordt. Hierdoor kan de site ook groener blijven en is een verhuis van Cercle overbodig. Hoeveel parkeerplaatsen wil het stadsbestuur zo gerealiseerd zien? Kan deze parking ook de huidige randparking aan de Olympialaan vervangen?

- Wildparkeren, wildplassen, zwerfafval voorkomen. Hoe wil het stadsbestuur dit aanpakken bij de start van het nieuwe voetbalseizoen?
- Wordt het gebruik van herbruikbare bekens al ingevoerd vanaf het nieuwe voetbalseizoen?
- Het invoeren van de perimeters zoals voor Euro 2000 werd aangekondigd, vanaf wanneer wordt dit effectief terug ingevoerd?
- Gebruik van drones. De politiezone Arro Ieper gebruikt al een tijdje een drone en kocht er nu zelf één voor verkeersacties, milieu-inbreuken, recherche,... De politiehelikopter wordt als zeer storend ervaren bij risicomatches door de bewoners van onder meer Sint-Andries. Deze kan dus perfect vervangen worden door drones die veel minder storend werken. De know how zit in onze Zeebrugse Dronehaven. Waar wacht onze politiezone nog op?

Antwoord 1250:

Dossier voetbalstadion

Ik kreeg geen concreet antwoord op mijn vraag waar de diverse ploegen van Cercle zullen kunnen spelen vanaf de start van de bouw in 2021. Zal dit nog steeds op Olympica zijn? Indien niet, waar dan wel?

In uitvoering van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 10 januari worden de principes nu verder uitgewerkt. Deze moeten dan vertaald worden in een protocolovereenkomst met beide ploegen. Er zijn verschillende mogelijke pistes, maar er zullen geen uitspraken gedaan worden over pistes die nog in onderzoek zijn. Hypothetische uitspraken kunnen oplossingen enkel hypothekeren. Van zodra er een oplossing is waar alle partijen zich in kunnen vinden zal hierover een beslissing genomen worden en daarna zal hierover gecommuniceerd worden.

Omwonende Peter De Ruyter deed de suggestie om het nieuwe stadion meer op te schuiven richting het huidige Jan Breydelstadion. Het kan even goed op de oefenpleinen van Club Brugge gebouwd worden. Het stadsbestuur kan hierin sturen. Is de locatie voor het nieuwe stadion definitief of is dit nog bespreekbaar?

De Stad heeft dit voorstel overgemaakt aan Club Brugge. Zoals duidelijk beschreven in het besluit van het college van burgemeester en schepenen van 10 januari stelt de stad gronden ter beschikking, maar het is aan de beide voetbalploegen om zelf werk te maken van de invulling en uitwerking van hun stadiondossier. In dit specifieke geval is Club Brugge dus de bouwheer en is het de verantwoordelijkheid van Club Brugge om een zo goed mogelijk dossier in te dienen. Los daarvan hangt de definitieve inplanting af van het ontwerp dat zal gekozen worden in de lopende 'design & build'-wedstrijd van Club Brugge. De stad gaf van bij aanvang duidelijk mee dat het absoluut aangewezen was dat de ontwerpers het stadion best zo dicht mogelijk bij het bestaande stadion en op maximale afstand van de bewoning moesten voorzien, rekening houdende met de bestaande eigendomsgrenzen van de Olympiasite. De inplantingsplaats van het nieuwe stadion zal ongetwijfeld een belangrijke afweging zijn van Club Brugge bij de keuze van het winnend consortium.

Gelaagd parkeren wordt in het MER sterk aangeraden en zorgt ervoor dat er efficiënter met de aanwezige ruimte omgegaan wordt. Hierdoor kan de site ook groener blijven en is een verhuis van Cercle overbodig. Hoeveel parkeerplaatsen wil het stadsbestuur zo gerealiseerd zien? Kan deze parking ook de huidige randparking aan de Olympialaan vervangen?

Er wordt hier vermoedelijk verwezen naar een MER uit een andere procedure, dus eigenlijk is deze vraag zonder voorwerp. Momenteel is er voor het project van Club Brugge een project-MER in opmaak. Uit dat project-MER zullen heel wat randvoorwaarden komen waar in eerste instantie Club

Brugge, als bouwheer, maximaal rekening mee moet houden. Dit op vlak van parkeren, mogelijke capaciteit (parkeercapaciteit is ook gekoppeld aan capaciteit van het toeleidend wegennet en ook dat onderzoek is lopende). Het is niet verstandig om vooruit te lopen op de resultaten van het project-MER.

Nog los van het project-MER is de kwalitatieve groene inrichting van het Olympiapark een voorwaarde in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 10 januari 2020. Club Brugge nam dit dan ook zo mee bij de uitwerking van de omgevingsaanleg.

Naast het feit dat verwezen wordt naar een fout MER wordt hier ook verwezen naar een scenario dat niet aan de orde is, nl. het feit dat Cercle op Olympia zou blijven. Deze piste is in het verleden verkend en Cercle was, omwille van diverse redenen, geen vragende partij om naast Club Brugge te spelen in een kleiner stadion. Deze piste werd dus niet weerhouden en is ook niet meer aan de orde aangezien het geen deel uitmaakt van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 10 januari 2020. Op vandaag moet energie gestoken worden in het uitvoeren van de genomen beslissingen en niet in het zoeken van alternatieven waar de betrokken voetbalploegen geen vragende partij voor zijn.

Wildparkeren, wildplassen, zwerfafval voorkomen. Hoe wil het stadsbestuur dit aanpakken bij de start van het nieuwe voetbalseizoen?

Het nieuwe voetbalseizoen zou, onder voorbehoud, starten in augustus. We hopen dat tegen dan de resultaten en aanbevelingen van het project-MER bekend zijn. Deze kunnen en zullen dan richtinggevend zijn voor nieuwe initiatieven en afhankelijk van de mogelijkheden zal bekeken worden welke maatregelen eventueel al vervroegd kunnen ingevoerd worden. Maar als er nieuwe zaken ingevoerd worden moeten deze goed doordacht en weloverwogen zijn. Nu snel, snel iets invoeren om iets in te voeren dat zijn doel niet bereikt zal potentieel averechts werken en daar is niemand bij gebaat.

Dat wildparkeren en wildplassen de voorbije jaren ongemoeid zouden zijn gelaten is niet correct. Naar wildparkeren, zeker voor inritten en garages en wanneer de vrije doorgang van hulpdiensten onmogelijk zou zijn, werd gericht opgetreden. Intensiever optreden, ook tegen wildplassen in de wijde omgeving van het stadion, zou een extra bijkomende politie-inzet vergen en de gemeenschapskost voor voetbalwedstrijden verder opdrijven. Of de huidige politie-inzet meer op deze fenomenen kan worden gericht hangt natuurlijk vooral af van het veiligheidsconcept bij de bouw van het nieuwe stadion en de verminderde politie-inzet voor ordehandhaving die daarbij zou kunnen gerealiseerd worden. Club Brugge heeft toegezegd dat dit in samenwerking met de politie zou gebeuren.

Wordt het gebruik van herbruikbare bekercapaciteit al ingevoerd vanaf het nieuwe voetbalseizoen?

Dit valt buiten de bevoegdheid van de stad, maar uit navraag blijkt dat Club Brugge momenteel geen gebruik maakt van herbruikbare bekercapaciteit, maar werkt met het systeem onder de nieuwe Vlaamse wetgeving die sinds 1 januari 2020 van kracht is waarbij 90% (en binnen enkele jaren 95%) van de wegwerpbekercapaciteit ingezameld wordt voor recyclage.

Het invoeren van de perimeters zoals voor Euro 2000 werd aangekondigd, vanaf wanneer wordt dit effectief terug ingevoerd?

Ook hier geldt hetzelfde antwoord: we wachten de resultaten en aanbevelingen van het project-MER af. In de lopende onderzoeken worden de verschillende mogelijkheden onderzocht. Zo wordt de haalbaarheid van een parkeerperimeter onderzocht, wat niet hetzelfde is als een toegangspereimeter zoals bij EURO 2000, want de zone zal toegankelijk zijn voor wagens (bezoekers van bewoners, bewoners zelf, supporters die op Olympia mogen parkeren, LAGO-zwembad dat in exploitatie moet blijven,...). Dit wordt grondig onderzocht maar ook hier kunnen op vandaag geen uitspraken of voorafnames over gedaan worden. Het is overigens niet verstandig om er één maatregel uit te lichten, want alles hangt aan elkaar vast en het moet gaan om een samenhangend geheel van maatregelen.

Er wordt steevast verwezen naar Euro 2000. De politie laat opmerken dat die vergelijking helemaal niet opgaat. Het ging slechts om een viertal wedstrijden en dan kan een heel andere benadering dat in competities die een heel voetbaljaar in beslag nemen en met diverse Europese wedstrijden

tussen voetbalclubs worden gespeeld. Dit laatste is ook een heel andere constellatie dan met landenploegen.

De perimeters die toen van kracht waren hadden vooral met het ordehandhavingsconcept en pas in tweede orde met verkeersaangelegenheden te maken

Gebruik van drones. De politiezone Arro Ieper gebruikt al een tijdje een drone en kocht er nu zelf één voor verkeersacties, milieu-inbreuken, recherche,... **De politiehelikopter wordt als zeer storend ervaren bij risicomatchen door de bewoners van onder meer Sint-Andries. Deze kan dus perfect vervangen worden door drones die veel minder storend werken. De know how zit in onze Zeebrugse Dronehaven. Waar wacht onze politiezone nog op?**

De politiehelikopter vervangen door één of meerdere drones is echt niet aan de orde. Drones hebben maar een beperkte vluchtduur en een beperkt bereik. De regio die met luchtbeelden moet worden bestreken loopt (zeker bij Europese wedstrijden) van het centrum van de stad tot de E40. Geen enkele civiele drone kan vandaag zo'n gebied bestrijken. De vergelijking met een mogelijke gerichte inzet van drones voor de beveiliging van de Zeebrugse haven en woonwijken gaat dus niet op. Sedert het afgelopen voetbalseizoen is de inzet van een politieheli teruggeschroefd tot wat nu als minimaal moet worden beschouwd.

Vraag 1251: Raadslid Janos Braem (24/05/2020)

Personeel mobiliteitsdienst

We zien dat de mobiliteitsdienst veel werk levert. Ze voeren tellingen uit n.a.v. vragen van bewoners en bereiden studies voor om de zwarte punten aan te pakken. Ondertussen wordt er geïnvesteerd in de Brugse fietsring en de fietssnelwegen en is het overleg rond het nieuw OV-plan op kruissnelheid gekomen.

Allemaal uitdagingen die steeds belangrijker worden. Daarom hadden we graag de volgende vragen gesteld:

- Is de werklust gedurende de jaren met deze talrijke studies niet gestegen binnen de mobiliteitsdienst?
- Hoe groot is de personeelscapaciteit in aantal VTE's geëvolueerd de afgelopen 5 jaar?
- Is er nood aan een uitbreiding?

Antwoord 1251:

Personeel mobiliteit

In onderstaande tabel vind je het overzicht van het aantal VTE (voltijdsequivalent) sedert 2015. In 2016 stonden nog 2 medewerkers in voor het opvolgen en innen van de retributies op het parkeren, vanaf 2017 werd deze taak uitbesteed aan OPC/Seris.

De mobiliteitsdienst bestaat momenteel uit 4 administratief medewerkers, 3 deskundigen mobiliteit en een bureauchef.

| jaar | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------|------|------|------|------|------|
| VTE | 7 | 8,1 | 6,6 | 6,6 | 7,8 |

De verwachtingen ten aanzien van mobiliteit in het algemeen en de mobiliteitsdienst in het bijzonder zijn sedert 2014 en na definitieve hervaststelling van het mobiliteitsplan op 26/01/2016 (GR) enkel maar gestegen.

Met de huidige equipe worden de acties uit het algemeen beleidsprogramma, het mobiliteitsplan en het fietsplan nauw opgevolgd, we sommen kort even op:

- algemeen beleidsprogramma - (regionaal) mobiliteitsplan – fietsplan;
- parkeerbeleid
- vervoerregio Brugge, inclusief nieuw openbaar vervoerplan/mobipunten met deelwagens en deelfietsen
- voorzien van elektrische laadpalen voor elektrische voertuigen cfr. CPT (clean power for transport)-plan
- autoluwe winkelstraten
- veilige schoolomgeving/subsidiëring projecten verkeersveiligheid scholen
- duurzame mobiliteit: organisatie evenementen (autoloze zondag & eindejaarsshopping) & advisering
- stedelijke logistiek
- opvolging mobiliteitsingrepen/-vraagstukken projectstuurgroepen / bovenlokale overleggen (gewestwegen, (i)PSG, PCV, AWV/MOW en De Lijn)
- opvolging Europese projecten (o.a. BITS, Handshake)
- adviezen verstrekken op: omgevingsvergunningen, RUP's, wegeniswerken, evenementen
- opstellen en opvolging overheidsopdrachten diverse studies (verkeers- en parkeertellingen, zwarte punten, fietsfondsdossiers, ...)

Op het vlak van communicatie diende de dienst zich eveneens aan te passen aan de veeleisende burgers. Mobiliteitsvraagstukken worden gesteld via het kabinet van de burgemeester, via de functionele postbus, de ombudsman, social media, ...

Het spreekt voor zich dat het geen evidentie is om met een beperkte equipe steeds te kunnen inspelen op een snel evoluerend mobiliteitsbeleid.

Vraag 1252: Raadslid Jasper Pillen (2/06/2020)

- **aanleg zebrapad thv kruispunt K. Ledeganckstraat – Sint-Pietersgroenestraat**
- **snelheid Sint-Pietersgroenestraat?**

Ouders van kinderen uit Sint-Pieters contacteerden me met de vraag tot aanleg van een zebrapad op het hierboven genoemde kruispunt. Deze vraag lijkt me gerechtvaardigd, vanuit de straat is de wandelrichting naar het park en speelplein 'Ten Poele' populair. Ook vanuit de school zou deze beweging gemaakt worden, zo meldt men mij.

Kan ik ook de resultaten van de snelheidsmetingen die in 2019 in de Sint-Pietersgroenestraat werden georganiseerd ontvangen? Zijn er eventueel infrastructurele aanpassingen aan deze weg gepland?

Antwoord 1252:

Zebrapad Karel Ledeganckstraat – Sint-Pietersgroenestraat

Het klopt dat er inderdaad geen zebrapad gelegen is op het kruispunt Karel Ledeganckstraat/Sint-Pietersgroenestraat. De reden hiervoor is dat er in straten waar zone 30 geldt, er geen zebrapaden voorzien worden. Zone 30 wijst op een verblijfsgebied waar de voetganger overal kan oversteken en niet verplicht wordt om binnen de 20m een zebrapad te gebruiken. Dit wordt ook zo vermeld in het beleidskader voetgangersvoorzieningen. Er zijn echter wel nog uitzonderingen mogelijk om

toch een zebrapad aan te leggen in een zone 30 (zoals bv. ter hoogte van de schooltoegang van een basisschool omdat deze dan educatief gebruikt kan worden).

In de Sint-Pietersgroenestraat laat de weginrichting (verhoogd plateau) het niet toe om een zebrapad te voorzien. Aan de ene zijde van de rijbaan is een voetpad gelegen die aan de andere zijde uitkomt op een dubbelrichtingsfietspad, die afgescheiden is van de rijweg door struiken. In deze situatie is het dus niet mogelijk om in één rechte lijn over te steken naar het park en het speelplein 'Ten Poele'.

De vraag werd besproken op een MOVE-overleg van 20 mei 2020. Er werd beslist om geen zebrapad te voorzien door de aanwezigheid van het verkeersplateau. De dienst openbaar domein zal nagaan of een oversteek 'gefaciliteerd' kan worden waarbij o.a. een extra voetpad (naast het dubbelrichtingsfietspad) aan de kant van de oude spoorwegbedding zou gerealiseerd worden zodat een looplijn ontstaat.

De resultaten van de snelheidsmetingen bezorgen wij u later.

Vraag 1253: Raadslid Pol Van Den Driessche (8/06/2020)

Nieuw woonzorgcentrum/kinderdagverblijf Sint-Pieters

De onverwachte en onvoorzienbare uitbraak van het coronavirus heeft grote gevolgen voor heel veel zaken.

Gezien de dodelijke ravage die de epidemie aanricht(te) in nogal wat woonzorgcentra ligt het voor de hand dat ook de aanpak en de organisatie van deze zorghuizen zullen wijzigen.

Ik vermoed dat u en een aantal betrokken medewerk(st)ers daar al flink mee bezig zijn. Brugge telt veel goede woonzorgcentra, toch haalden enkele ervan de nieuwsbulletins in minder positieve zin.

Bovendien is eind vorig jaar de bouw gestart van een groot nieuw woonzorgcentrum in Sint-Pieters. Vanaf eind 2022 zal daar plaats zijn voor 232 bewoners naast enkele tientallen mensen in dagverzorging én ook een kinderopvang. We moeten de generaties samen zetten, klonk het bij de start van de bouwwerken. Er mogen geen leeftijds grenzen worden opgetrokken tussen jong en oud, verkondigden de leden van het schepencollege toen.

Zoals ik al zei, vandaag zien de wereld en zeker de situatie voor zorgbehoevende bejaarden er helemaal anders uit.

We leerden ook dat het, bij de uitbraak en verspreiding van zulke epidemie, bepaald niét aangewezen is om kinderen in nauw contact te brengen met senioren. Dat leidde tot schrijnende situaties, van echte vereenzaming tot scènes waar kindjes aan het raam gingen zwaaien naar hun grootouders achter het raam binnen.

Ook leerden we dat men, in het geval van een virale infectie, best de besmette mensen afzondert om een verdere uitbreiding te verhinderen. Quarantaine dus.

Dit alles inspireert mij tot een reeks hoofd- en bijvragen over de bouw en het concept van het nieuwe woonzorgcentrum, zeker nu de werken nog lang niet afgerond zijn en dus nog kunnen worden bijgestuurd indien wenselijk en nodig:

- worden de plannen voor de bouw herbekeken? Meer in het bijzonder om een scheiding tussen quarantaine in functie van cohortering en andere ruimtes mogelijk te maken? Zeker gezien het toch wel zeer grote aantal vrouwen en mannen die men daar zal huisvesten?

- houdt u vast aan het concept om vlak naast het woonzorgcentrum ook een kinderdagverblijf te organiseren? Is dat wel verstandig? Of ontwikkelen zich andere inzichten? Kunnen WZC en kinderdagverblijf van elkaar gescheiden worden bij een uitbraak zodat er geen contact meer is tussen bejaarden en kinderen?
- bij een uitbraak van Covid-19 is het belangrijk te werken met één in- en uitgang. Laat de indeling van het gebouw dit toe?
- is er gedacht aan grote ramen waar contact met de buitenwereld mogelijk is wanneer het WZC in lockdown gaat?
- in welke mate is de tuin afgesloten en onderverdeeld in kleinere compartimenten, waar "bubbels" van bejaarden uit eenzelfde leefgemeenschap kunnen vertoeven?
- wordt er gewerkt vanuit de visie van kleinschalig wonen, waarbij het aantal bejaarden per leefgroep klein (8 à 12 bewoners) wordt gehouden, zodat bij een uitbraak geen volledige verdieping moet worden afgesloten?
- hoe is het complex ingebed in de lokale gemeenschap en nabije omgeving? Welke externen zullen het domein doorkruisen? Hoe zal men verhinderen dat buiten effectief binnen komt bij een uitbraak?
- is de cafetaria van bewoners ook toegankelijk voor mensen van buitenaf? Hoe gaat men die vrijwaren bij een uitbraak?
- kunnen de liften uitgerust worden met spraaktechnologie zodat bij een uitbraak de lift bediend kan worden met de menselijke stem en niet met liftknoppen op een bedieningsmateriaal?
- wordt er gedacht aan materiaalstructuren waarop Covid-19 moeilijk overleeft? De overlevingsduur op aluminium en metalen structuur bijvoorbeeld is veel hoger dan op hout?_.
- wordt de mogelijkheid voorzien om zelf de was van de bewoners te doen bij een uitbraak, zodat het tijdrovend halen en brengen van was onder strikte hygiënische voorwaarden die een belasting vormen voor het personeel en familie, vermeden kan worden?

Antwoord 1253:

Nieuw woonzorgcentrum – kinderdagverblijf Sint-Pieters

Worden de plannen voor de bouw herbekeken? Meer in het bijzonder om een scheiding tussen quarantaine in functie van cohortering en andere ruimtes mogelijk te maken? Zeker gezien het toch wel zeer grote aantal vrouwen en mannen die men daar zal huisvesten?

De plannen worden getoetst aan de werkbaarheid en exploitatie zoals we die kennen van de huidige pandemie. Alle inrichtingen worden conform de opgedane ervaring bekeken.

Houdt u vast aan het concept om vlak naast het woonzorgcentrum ook een kinderdagverblijf te organiseren? Is dat wel verstandig? Of ontwikkelen zich andere inzichten? Kunnen WZC en kinderdagverblijf van elkaar gescheiden worden bij een uitbraak zodat er geen contact meer is tussen bejaarden en kinderen?

De werking van het kinderdagverblijf kan, ook fysiek, volledig losgekoppeld worden van de uitbating van het woonzorgcentrum waarbij geen enkel contact tussen kinderen en ouderen of personeel van één van beide functies noodzakelijk is. Beide entiteiten kunnen dus op zichzelf autonoom functioneren zonder menging van functies.

Bij een uitbraak van Covid-19 is het belangrijk te werken met één in- en uitgang. Laat de indeling van het gebouw dit toe?

Het is vooral belangrijk om te beschikken over gecontroleerde toegang, liefst met mogelijkheid tot het opdelen van de voorziening in kleinere, maximaal op zichzelf functionerende entiteiten. In het nieuwe woonzorgcentrum is deze mogelijkheid, inclusief gecontroleerde toegangen, voorzien.

Is er gedacht aan grote ramen waar contact met de buitenwereld mogelijk is wanneer het WZC in lockdown gaat?

Er zijn overal voldoende grote ramen aanwezig in het woonzorgcentrum.

In welke mate is de tuin afgesloten en onderverdeeld in kleinere compartimenten, waar "bubbels" van bejaarden uit eenzelfde leefgemeenschap kunnen vertoeven? Er zijn diverse afzonderlijke patio's, delen afgesloten tuin en terrassen voorzien.

Wordt er gewerkt vanuit de visie van kleinschalig wonen, waarbij het aantal bejaarden per leefgroep klein (8 à 12 bewoners) wordt gehouden, zodat bij een uitbraak geen volledige verdieping moet worden afgesloten?

Er wordt gewerkt met groepen van 18 bewoners.

Hoe is het complex ingebed in de lokale gemeenschap en nabije omgeving? Welke externen zullen het domein doorkruisen? Hoe zal men verhinderen dat buiten effectief binnen komt bij een uitbraak?

Zoals reeds aangehaald beschikt het gebouw over een prima gecontroleerde toegang waardoor het mogelijk is om derden de toegang tot het gebouw te ontzeggen op een eenvoudige manier. Er is doorheen de tuin een fietspad voorzien, dat in tijden van pandemie en indien noodzakelijk mogelijk zou kunnen afgesloten worden. Binnen het ontwerp zijn alle voorzieningen aanwezig om ongewenst bezoek te vermijden.

Is de cafetaria van bewoners ook toegankelijk voor mensen van buitenaf? Hoe gaat men die vrijwaren bij een uitbraak?

De cafetaria is onder normale omstandigheden inderdaad toegankelijk voor mensen van buitenaf. Zoals reeds doorgegeven kan de toegang tot de diverse delen van het woonzorgcentrum en kinderdagverblijf makkelijk worden aangepast aan noodzakelijke beperkingen inzake gebruik en bezoek.

Kunnen de liften uitgerust worden met spraaktechnologie zodat bij een uitbraak de lift bediend kan worden met de menselijke stem en niet met liftknoppen op een bedieningsmateriaal?

Dit is niet voorzien. We kunnen onderzoeken of dit een noodzakelijk en aan te bevelen ingreep is. Een goede hygiëne en ontsmetting lijken ons in dit geval wel effectiever in de bestrijding van het virus. Immers, in een lift wordt doorgaans meer dan enkel de knoppen aangeraakt, zeker door senioren. Verder bevelen wij gebruik van de trappen aan voor alle personeel.

Wordt er gedacht aan materiaalstructuren waarop Covid-19 moeilijk overleeft? De overlevingsduur op aluminium en metalen structuur bijvoorbeeld is veel hoger dan op hout?

Los van de structuur is vooral de reinigbaarheid van groot belang. Makkelijk reinigbare oppervlakken worden dan ook overal voorzien.

Wordt de mogelijkheid voorzien om zelf de was van de bewoners te doen bij een uitbraak, zodat het tijdrovend halen en brengen van was onder strikte hygiënische voorwaarden die een belasting vormen voor het personeel en familie, vermeden kan worden?

Er is een wasserij aanwezig binnen het woonzorgcentrum die in tijden van nood kan worden ingezet.

Vraag 1254: Raadslid Annick Lambrecht (8/06/2020)

Fietszones Brugge

In de krant lezen we dat Stad Leuven 60 procent van de binnenstad zal omvormen tot een fietszone, een aaneengesloten netwerk van fietsstraten. Enkel primaire verkeerslussen en enkele straten met een steile hellingsgraad zitten niet opgenomen in de fietszone. In de fietszone mogen fietsers de volledige breedte van de rijbaan gebruiken bij eenrichtingsstraten en de volledige rechtse helft van de rijbaan bij dubbelrichtingsstraten.

Twee van de drie centrumsteden die in de top 3 stonden wat betreft tevredenheid van fietsers over het fietsbeleid hebben hun stadscentrum volledig omgevormd tot fietszone. Het gaat dan om Kortrijk (eerste plaats) en Mechelen (derde plaats). Nu vervoegt Leuven, die op de zevende plaats staat van de dertien centrumsteden, dus het rijtje van centrumsteden die resoluut de kaart trekken van de fiets en hun binnenstad omvormen tot fietszone.

Graag had ik enkele vragen gesteld:

1. Hoeveel procent van de binnenstad in Brugge is een fietszone?
2. Wat zijn de toekomstplannen op vlak van fietszones in Brugge? Volgt het stadsbestuur het voorbeeld van de andere centrumsteden? En graag de nodige uitleg waarom wel/waarom niet?

Antwoord 1254:

Fietszones Brugge

We dienen te verwijzen naar eerdere antwoorden op uw schriftelijke vraag van 17 juli 2019. Zoals omstandig geduid is er een juridisch knelpunt inzake de combinatie van zonale borden. Dit knelpunt is door ons stadsbestuur en Fietsberaad aangekaart bij de hogere overheid. Echter op heden werd nog geen aanpassing verricht. Het stadsbestuur Brugge volgt dit sowieso nauwgezet op, o.m. in de schoot van het centrumsteden-overleg van VVSG – Fietsberaad.

Het stadsbestuur Brugge ziet dan ook geen noodzaak om haar standpunt ter zake te wijzigen.

Tot slot wensen we te benadrukken dat het niet de ambitie is om, om ter meest / om ter grootste fietszones af te bakenen. Dit zou immers een doel-middel omkering zijn en zou afbreuk doen aan andere instrumenten om van Brugge nog meer een fietsstad te maken.