

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

24ste jaargang

nr. 30 – 3 september 2019

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 1012: Raadslid Geert Van Tieghem (1/08/2019)

Gratis centrumshuttles in onze stad

Elke dag tussen 7.20 en 19 uur rijdt **een gratis shuttledienst** of 'centrumshuttle' (3 bussen) een vast traject tussen de randparking Lodewijk Coiseaukaai en het Station (Kiss & Ride). Hieromtrent hebben wij diverse concrete vragen :

- Wat zijn de concrete, verdere **plannen** van het stadsbestuur m.b.t. deze 'gratis' shuttledienst ?
- Is het stadsbestuur van oordeel dat het organiseren van busvervoer een **kerntaak** is van de lokale overheid ?
- Hoeveel **kost** deze 'gratis' aangeboden shuttledienst aan de stadskas op jaarbasis ? We vermoeden dat de kost voor de stadskas -- dixit belastingbetaler -- actueel oploopt tot ong. 600.000 € op jaarbasis, daar deze nu 7 op 7 aangeboden wordt.
- **Hoeveel** mensen maken er sedert 1/1/2019 gebruik van ? Hoeveel % daarvan zijn Bruggelingen ? Hoeveel % landgenoten ? Hoeveel % toeristen ?
- Vormt dit verhaal geen (oneerlijke) **concurrentie** voor taxibedrijven ?
- Hoe treedt actueel het stadsbestuur op tegen mogelijke **misbruiken**, zoals ronselpraktijken ?
- Heeft u zicht op de **milieuvervuiling** die deze dieseltransporten in onze binnenstad veroorzaken ?
- Is het bestuur de oprichting van een **autonome Brugse openbare vervoersmaatschappij**, bepleit in het verleden door bestuur en geruggensteund door de liberale fractie, nog steeds genegen ?

- Hoever staat men met de opmaak van een regionaal **mobilitieitsplan** in de vervoerregioraad ?
- Onze park & ride parkings (Steenbrugge, Jan Breydel, ...) kennen actueel en bezettingsgraad van amper 36 % ... Hoe denkt de stad om onze **randparkings** in de toekomst beter te ontsluiten ?
- Hoe verlopen de gesprekken met **De Lijn** m.b.t. het inzetten van kleine, milieuvriendelijke (elektrische) busjes in onze binnenstad en het hertekenen van het actuele buscirculatieplan ? (o.a. het inzetten van een ringbus ...)

Antwoord 1012:

Gratis centrumshuttles in onze stad

- *Wat zijn de concrete, verdere plannen van het stadsbestuur m.b.t. deze 'gratis' shuttledienst ?*

We hebben dit project opgezet als proefproject om aan te tonen dat een inzet van compacte shuttlevoertuigen een win-win kan betekenen voor een leefbaar én bereikbaar Brugge. Zoals u weet werd in de vorige legislatuur reeds de vraag gesteld aan De Lijn om minder en kleinere compactere bussen in te leggen maar stond de openbaar vervoersmaatschappij hier weigerachtig tegen. Onder het motto "woorden weken, voorbeelden trekken" heeft het stadsbestuur daarom het initiatief genomen om een proefproject te organiseren. Het idee was én is nog steeds dat De Lijn dit nieuw openbaar vervoer-model inkantelt in haar openbaar vervoer-aanbod. Dit werd ook bevestigd door de nieuwe beleidsploeg (cf. visienota op college van 28 januari 2019 die vervolgens, met een globaal positieve feedback, op berek 3 werden gepresenteerd aan u en uw collega-gemeenteraadsleden). De ervaringen met de shuttledienst worden dan ook thans meegenomen naar de vervoerregioraad en de gesprekken met De Lijn en MOW over het nieuwe openbaar vervoer-model dat op 1 januari 2021 ingevoerd moet worden.

- *Is het stadsbestuur van oordeel dat het organiseren van busvervoer een kerntaak is van de lokale overheid ?*

Nee, maar het schetsen van een beleidskader voor het openbaar vervoer is wel een taak van de lokale overheid en deze is ook zo bevestigd in het nieuwe decreet "Basisbereikbaarheid" waar zoals u weet een taakverdeling is geformuleerd over het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat waardoor lokale besturen thans mee een vinger in de spreekwoordelijke pap hebben. Het stadsbestuur onthaalt deze opportuniteit dan ook en heeft o.i. als één van de enige lokale besturen in Vlaanderen reeds een concreet openbaar vervoer-model aangereikt (cfr. collegenota 28 01 2019).

In het overleg met De Lijn en MOW houden we wel nog een slag achter de arm, immers De Lijn heeft nog steeds geen toezegging gedaan over ons voorstel dat an sich neerkomt op een differentiatie tussen stadslijnen (binnen het centrum met compacte en preferentieel elektrische voertuigen) en de voorstadslijnen (buiten het centrum met klassieke, op termijn elektrische, voertuigen). Mocht, *quod non*, De Lijn alsnog afhaken, wat we uiteraard niet wensen, dan kan het zijn dat we alsnog het laken naar ons toetrekken en de budgetten uit het kernnet en aanvullend net alsnog naar ons toe trekken. Echter zover gaan als het stadsbestuur Antwerpen en *ad ultimum* een eigen openbaar vervoer-bedrijf voorstellen, willen we nog niet.

- *Hoeveel kost deze 'gratis' aangeboden shuttledienst aan de stadskas op jaarbasis ? We vermoeden dat de kost voor de stadskas -- dixit belastingbetaler - actueel oploopt tot ong. €600.000 op jaarbasis, daar deze nu 7 op 7 aangeboden wordt.*

In de begroting is thans een budget ingeschreven van 624.765,67 EUR (incl. BTW).

- *Hoeveel mensen maken er sedert 1/1/2019 gebruik van ? Hoeveel % daarvan zijn Bruggelingen ? Hoeveel % landgenoten ? Hoeveel % toeristen ?*

Vanaf 1 april 2019 tot en met midden juni werden 35.207 reizigers verwelkomd aan boord van de shuttlebussen.

Toen de centrumshuttle nog 5 dagen op 7 dagen reed, gebruikten 250 reizigers per dag de shuttledienst. Sinds 1 april rijdt de shuttlebus 7 dagen op 7 en zien we dat de reizigersaantallen stijgen tot 450 reizigers per dag. Dit bewijst dat de Bruggelingen het concept met open armen onthaalden en dat onze kritische evaluatie van de shoppingshuttle (die we met u deelden op berek 3) terecht was. Een onderverdeling tussen Bruggelingen en andere reizigers wordt niet gemaakt in de tellingen. Bevraging van de chauffeurs leert dat dit 's ochtends en in de late middag voornamelijk Brugse bewoners en werknemers zijn ("vaste klanten") en dat het overdag sterk kan variëren.

De shoppingshuttle (zaterdag en koopzondagen) reed tot 1 april 2019 en vervoerde 1.416 reizigers.

- *Vormt dit verhaal geen (oneerlijke) concurrentie voor taxibedrijven ?*

Nee en dit omwille van meerdere redenen :

- de finaliteit van openbaar vervoer (van halte tot halte) en taxi-vervoer (van halte tot specifiek adres) is verschillend
- de capaciteit van de shuttlebussen is beperkt, nl. 16 personen, en de frequentie (20') én amplitude (pas na 7u20 en stopt reeds om 19u) is ook zeer beperkt, wat maakt dat er nog meer dan voldoende spreekwoordelijk eten op de plank ligt voor de taxibedrijven

Aanvullend, en dit ook inspelend op diverse verklaringen in de pers :

- de shuttlebus is bovendien ook minder gunstig gesitueerd op het stationsplein, wie uit het station loopt "botst" als het ware op de taxi's, de shuttlebus staat al tegen de R30 op de Kiss&Ride en een reiziger moet kortom al op de hoogte zijn van zijn aanwezigheid daar.
- het klopt dat de shuttlebus bekend gemaakt wordt in de stationsparking via Interparking, zoals ook vroeger en vandaag reclame werd gemaakt voor de formule Park + Bus
- er is geen actieve promotie naar toeristen, er is wel actieve promotie naar Bruggelingen (o.m. via het stadsmagazine en via een gratis folder, die overigens enkel in het Nederlands beschikbaar is).

Aansluitend, ook in onze visienota's op het openbaar vervoer is het zo dat de shuttlebussen aan het station halteren. Logisch ook, het station is dé vervoersknoop binnen het openbaar vervoer-net waar alle 4 de lagen van het openbaar net (cfr. basisbereikbaarheid) samenknopen en verknoopt worden. Samen met 't Zand zorgen we zo (in onze visie) in concreto voor een vlotte verknoping van de stadslijnen (centrum) en de voorstadslijnen (deelgemeentes) en streeklijnen (buurgemeentes).

- *Hoe treedt actueel het stadsbestuur op tegen mogelijke misbruiken, zoals ronselpraktijken ?*

Samen met partner Keolis wordt dit en in bijzonder ook het aanvaarden of vragen van foaien afgekeurd, al dienen we op te merken dat o.i. dit nog niet is voorgevallen en dat dit eerder een urban tale is. Het is wel zo dat de chauffeurs klantvriendelijkheid hoog in het vaandel staan hebben, ze krijgen hiervoor vanuit partner Keolis jaarlijks één of meerdere opleidingen en bij de overleggen tussen stadsbestuur en Keolis werd dit steeds als dé prioriteit bestempeld. Bovendien vond zowel bij de kick-off van de shoppingshuttle als de centrumshuttle een overleg plaats tussen de dienst mobiliteit en de chauffeurs waarin ingezoomd werd op een kwalitatieve

dienstverlening. Dit gaat van het niet vertrekken met het busje tot alle reizigers zitten, tot het toesteken van een handje als een persoon moeite heeft om in te stappen.

Door onze dienst mobiliteit is er bovendien een "FAQ" opgesteld als trainingsdocument voor nieuwe bestuurders waarbij het hoofdstuk "correcte dienstverlening" de eerste 2 bladzijden beslaat. In die zin, prioriteit aan klantvriendelijkheid, kan het gebeuren dat een chauffeur die buiten z'n busje staat te wachten, een potentiële reiziger aanspreekt als hij/zij naar de haltepaal kijkt, echter dit heeft niets met ronselen te maken wel met een klantvriendelijke ingesteldheid.

- *Heeft u zicht op de milieuvervuiling die deze dieseltransporten in onze binnenstad veroorzaken ?*

We hebben geen zicht op de exacte emissie, al kunnen we stellen dat de uitstoot relatief beperkt is tot deze van de grotere bussen van De Lijn die bovendien nog rijden met euro 4, 5 en 6 bussen (waar de shuttlebussen euro 6 halen). Al is het stadsbestuur de eerste om – i.k.v. het nieuwe openbaar vervoer-model – te pleiten voor een elektrificatie en geloven we dat dit dé toekomst is. Graag merken wij op dat De Lijn in overleg hier niet weigerachtig tegenover staat, integendeel zelfs want De Lijn dient ook de energietransitie te maken en heeft zich ten aanzien van de Vlaamse voogdijminister geëngageerd om prioriteit te geven aan een elektrificatie van de bussen die de stadscentra van de centrumsteden bedienen. In deze durven we stellen dat het niet de vraag is of de bus voor het centrum elektrisch is of niet, wel of deze compact is of niet ... maar dat hebben we hierboven al omstandig aangekaart.

Graag willen we wel nogmaals een terugblik maken naar de gunning en aldus de keuze voor dieselveertuigen. In het door de gemeenteraad goedgekeurd bestek was de inzet van elektrische voertuigen niet verplichtend gesteld. Weliswaar werden hogere scores in het vooruitzicht gesteld bij de toekomstige beoordeling van de te ontvangen offertes. Dat geen enkele offerte voorstelde om te werken met elektrische voertuigen had drie redenen :

1. dat er destijds (voorjaar 2018) slechts een beperkt aantal type elektrische voertuigen (type shuttle) beschikbaar zijn en dat de beschikbare een besteltermijn van 9 maand of meer kennen.
2. dat het bestek slechts een gunning van de dienstverlening voor één jaar verzekerde (en max. 3 maal verlengbaar), maakte in de bedrijfseconomische analyse dat elektrische voertuigen (met een hoge investeringskost en weliswaar lagere exploitatiekost) evenmin weerhouden werd.
3. dat de destijds beschikbare type voertuigen (en bijhorende batterijen) slechts beschikken over een beperkte actieradius welke voor de dienstverlener de aankoop van zes shuttlebussen zou nopen voor een gewaarborgde inzet van drie shuttlebussen (we verwijzen naar de ervaring van de wandelbus door het Gentse stadsbestuur), wat andermaal een negatieve impact zou kennen op de financiële parameters in de offerte en de beoordeling.

Afrondend kunnen we meedelen dat de afspraak werd gemaakt met De Lijn dat naast een werkgroep "netwerk" ook een werkgroep "voertuigen" zal opgestart worden waarbij experts van De Lijn samen met onze dienst mobiliteit en de lokale politie zal onderzoeken, welk type voertuig voor de organisatie van de stadslijnen geschikt zou zijn. In deze kunnen we u ook meedelen dat onze dienst mobiliteit Busworld in Brussels Expo zal bezoeken om een marktverkenning te maken en te zien hoe de snel evoluerende markt er thans bijstaat.

- *Is het bestuur de oprichting van een autonome Brugse openbare vervoersmaatschappij, bepleit in het verleden door bestuur en geruggensteund door de liberale fractie, nog steeds genegen ?*

We verwijzen naar hoger. We hopen dat De Lijn akkoord kan gaan met onze zienswijze op compact stadsbussen – stadslijnen en dat De Lijn deze zich eigen maakt.

- *Hoever staat men met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan in de vervoerregioraad?*

De Vlaamse goedkeuring van het decreet basisbereikbaarheid en aldus ook de uitvoeringsbesluiten hadden vertraging opgelopen. Bovendien is de aanbesteding van het studiebureau (door de Vlaamse overheid) pas in juni 2019 kunnen gebeuren. Het maakt dat de vervoerregioraad nu nog maar uit haar echte startblokken kan schieten. Vanaf het najaar zal het vergadertempo dan ook de hoogte in gaan.

- *Onze park & ride parkings (Steenbrugge, Jan Breydel, ...) kennen actueel een bezettingsgraad van amper 36 % ... Hoe denkt de stad om onze randparkings in de toekomst beter te ontsluiten ?*

Uw cijfers zijn nog optimistisch, de evaluatie van het parkeerbeleid in 2017 wees zelfs op lagere cijfers, maar dit terzijde.

We onderzoeken of er alternatieven te vinden zijn voor de randparking Katelijne die niet langer weerhouden werd. De dienst mobiliteit werkt thans aan een strategische nota op het langparkeren. Sowieso hebt u een terecht punt dat de bezettingsgraad te laag is. In de strategische nota zal een kritisch constructieve analyse gebeuren waarbij we verbetervoorstellen zullen ontwikkelen. Dit kan gaan over een betere ontsluiting met het openbaar vervoer (waar u wellicht op zinspeelt), vandaar dat we ook in de werkgroep "netwerk" met De Lijn hier al een eerste – zeer verkennende - gedachtewisseling over gemaakt hebben.

- *Hoe verlopen de gesprekken met De Lijn m.b.t. het inzetten van kleine, milieuvriendelijke (elektrische) busjes in onze binnenstad en het hertekenen van het actuele buscirculatieplan ? (o.a. het inzetten van een ringbus ...)*

Zoals hoger geded, zijn de gesprekken volop lopende en is onze dienst mobiliteit thans vaste klant bij De Lijn. We zullen u en de gemeenteraad hierover uiteraard op de hoogte houden want zoals in het decreet Basisbereikbaarheid staat heeft de gemeenteraad in deze ook een rol te spelen. Wel willen wij reeds opmerken dat we niet langer het idee van een ringbus ondersteunen. Zoals geded in de nota's goedgekeurd op 28 01 2019 streven we naar een vervlechting stadsbussen en streekbussen / voorstadsbussen op de stam-as van ons openbaar vervoer-net namelijk de as station – 't Zand. We verwijzen naar de PowerPoint die onze dienst mobiliteit gaf op berek 3.

Vraag 1013: Raadslid Annick Lambrecht (6/08/2019)

Elektrische deelauto's in Brugge

Autodelen zit in de lift. Deelplatformen schieten als paddenstoelen uit de grond en reeds heel wat Belgen doen aan autodelen. Steeds meer van die deelauto's rijden elektrisch. Ook in Brugge?

Graag had ik de volgende gegevens opgevraagd:

- 1) Zijn er elektrische deelwagens in Brugge?
- 2) Indien ja, hoeveel en op welke locaties?
- 3) Welke firma's bieden die aan in Brugge?
- 4) Is er een overzicht beschikbaar van het aantal aanvragen?
- 5) Zijn er specifieke initiatieven/acties hieromtrent?

Antwoord 1013:

Elektrische deelauto's

Het algemeen beleidsplan stipuleert het stimuleren van autodeelsystemen alsook het verduurzamen van de mobiliteit o.a. voor burgers.

Op dit moment worden nog geen elektrische deelwagens aangeboden op het grondgebied van Brugge.

Wel wordt momenteel een aanvraag van Cambio bekeken om, in samenwerking met Fluvius, een laadpaal van Allego te plaatsen op één van de bestaande standplaatsen. Voorlopig heeft enkel Cambio plannen om de elektrificatie in de steden te starten. Het onderzoek om de 100% elektrische cambiowagen bij voorkeur te plaatsen op het Canadaplein (indien niet mogelijk dan St.-Jansplein of ten laatste Filips de Goedelaan) is nog lopende. De laadpaal zou voor 50% gebruikt kunnen worden door cambioleden en 50% door andere voertuigen.

In samenwerking met 'Solidariteit voor het Gezin' wordt ook een elektrische cambiowagen geplaatst op hun eigen domein: Pathoekeweg 34. Deze zal ook gebruikt kunnen worden door cambioleden.

Verder kunnen we nog meedelen dat de dienst Leefmilieu momenteel een aanbesteding aan het voorbereiden is voor het project 'stroomversnellers' (elektrisch autodelen gecombineerd met zonnepanelen op Daverlo en Ganzeveer).

Tot op heden ontvingen wij geen aanvragen van burgers voor elektrische deelwagens, specifieke acties staan momenteel dan ook niet gepland.

Vraag 1014: Raadslid Annick Lambrecht (7/08/2019)

Wegmarkeringen Dampoort

Lopen, wandelen en fietsen langs de Vesten is enorm populair. De aanduidingen laten toe om het traject zowel in wijzerzin als tegenwijzerzin te lopen of te fietsen en uiteraard het aantal voltooide kilometers bij te houden. Brugge wil een loopstad, fietsstad maar ook verkeersveilige stad zijn. Op deze plaats is het echter zeer gevaarlijk op het vlak van verkeersveilige oversteek. Meer concreet gaat het om de kruising Kruisvest, Potterierei en Sasplein om de oversteek te maken vanuit de Kruisvest.

Mijn vragen:

1. Kan deze situatie bekeken worden zodat alles veel verkeersveiliger kan worden gemaakt?
2. Hoe kan deze situatie veiliger gemaakt worden? Denkt de stad vb. aan duidelijke wegmarkeringen voor een oversteek voor fietsers/voetgangers/lopers?

Antwoord 1014:

Wegmarkeringen Dampoort

Uw vraag werd besproken binnen het MOVE-overleg tussen de lokale politie en de dienst mobiliteit.

De unit verkeerstechniek van de politie zal op korte termijn de vraag voor een oversteekplaats voor voetgangers op de kruising Kruisvest, Potterierei en Sasplein onderzoeken. Na behandeling zal dit worden voorgelegd op een MOVE-overleg. Eventuele maatregelen zullen vervolgens ter goedkeuring aan het college van burgemeester en schepenen worden voorgelegd.

Op langere termijn lijkt ons een meer structurele oplossing wenselijk omdat er zich ook aan de R30 / Komvest (oversteek naar Baron Ruzettepark) een knelpunt bevindt. Dit is evenwel niet eenvoudig op te lossen door markering (aanbrengen zebraapad) en vraagt een omstandigere studie waar ook de Vlaamse overheid in betrokken is. Binnen het MOVE-overleg werd afgesproken om dit even "on hold" te plaatsen tot we zicht hebben op de studie FR30 – fietsring Brugge. Mogelijk komen uit deze studie ook aanbevelingen naar voor over de door u aangehaalde knelpunten en het kruispunt R30 / Komvest.

Vraag 1015: Raadslid Karel Scherpereel (20/08/2019)

In het begin van de vakantie wou ik daarover al een vraag stellen omdat mijn 86-jarige vader iets moest ophalen in de Geldmuntstraat maar met zijn auto nergens kon parkeren. Met veel gesukkel, een fikse wandeling en heel wat tijd is het hem wel gelukt. De voorbije maand las ik echter in de krant dat dit onderwerp opnieuw ter sprake kwam en toen ik deze week een handelaar uit Geldmuntstraat-Noordzandstraat ontmoette kwam over dat zelfde onderwerp een jammerklacht.

Is het niet mogelijk om van de laad- en loszones ook shop&go-zones te maken? Zones waar men vluchtig kan parkeren om iets op te halen? In bepaalde gemeenten vindt men dat terug (zag het nog in Sint-Idesbald), wordt daar geen misbruik van gemaakt en functioneert dat opperbest. Of werd die vraag al meermaals gesteld? (Als dit het geval is dan is de nood toch groot) Als we van Brugge een toegankelijke stad wensen te maken en de lokale handelaars wensen te behouden dan zullen we toch bepaalde maatregelen moeten treffen.

Antwoord 1015:

Laad- en loszones ook shop&go

Uw voorstel om de laad- en loszones ook te gebruiken als shop&go parkeerplaatsen is wettelijk gezien niet mogelijk. Het Ministerieel Besluit d.d. 10/11/1976 inzake de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens laat immers niet toe dat éénzelfde parkeerplaats door twee verschillende parkeerregimes wordt aangeduid. De laad- en loszones worden aangeduid door middel van een parkeerverbodsbord E1 (eventueel met onderbord met uurbepaling), terwijl voor de aanduiding van shop&go parkeerplaatsen gebruik moet gemaakt worden van E9 verkeersborden die het parkeren voor een bepaalde categorie (bv. enkel personenauto's) of onder bepaalde voorwaarden (bv. max 30 min) toelaat.

Het voorbeeld dat u aanhaalt uit Sint-Idesbald (zie foto als bijlage) betreft echter parkeerplaatsen die uitsluitend zijn ingericht als shop&go parkeerplaatsen en ook zo worden aangeduid (d.m.v. het bord E9a met onderbord 30 min + wegmarkering op het wegdek).

De finaliteit van een laad- en loszone verschilt ook wezenlijk van een shop&go plaats: waar de termijn van parkeren op een shop&go plaats wettelijk wordt beperkt door de aanduidingen op de verkeersborden (bv. 30 min), is er van een tijdsbeperking op een laad- en loszone geen sprake. Laad- en losactiviteiten kunnen binnen een paar minuten zijn afgerond, maar kunnen evenzeer enkele uren in beslag nemen, afhankelijk van de aard van de activiteiten.

Inbreuken op shop&go parkeerplaatsen zijn gedepenaliseerd en worden door een private firma vastgesteld (retributie) terwijl inbreuken op het parkeren op laad- en loszones nog steeds op basis van de wegcode worden geverbaliseerd. Bij de controle op laad- en loszones wordt ook steeds door de Brugse politie een observatietijd van een tiental minuten in acht genomen waarin wordt nagegaan of betrokkene al dan niet misbruik maakt van de laad- en loszone.

