

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**26ste jaargang
nr. 20 – 7 juni 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 1865: Raadslid Geert Van Tieghem (1 mei 2022)

Inrichting Kolvestraat met fietsinfrastructuur

Sedert 2019 is het één van de ambities van het stadsbestuur om de Kolvestraat uit te rusten met kwalitatieve fietsinfrastructuur. Bij velen (ook de aanwezige bedrijven) is dat zeer wenselijk vooral ook om veiligheidsredenen.

Kan ons de huidige stand van zaken in dit dossier geschetst worden? Wanneer zal de fietsinfrastructuur gerealiseerd kunnen worden?

Antwoord 1865:

Inrichting Kolvestraat met fietsinfrastructuur

Er werd door de dienst Openbaar Domein reeds een voorontwerp met gedetailleerde raming voorbereid voor de aanleg van de fietsinfrastructuur in de Kolvestraat. Deze wordt in de loop van de maand juni ter goedkeuring voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.

Na goedkeuring zal de omgevingsvergunning worden aangevraagd en kan het aanbestedingsdossier worden opgemaakt.

Na het verkrijgen van de omgevingsvergunning moet het aanbestedingsdossier eerst nog voorgelegd worden aan de provincie ter goedkeuring, in het kader van de te ontvangen Fietsfonds subsidies.

Vervolgens kan de aanbestedingsprocedure en gunning worden aangevat.

Als al deze procedures vlot kunnen verlopen zal de uitvoering van de werken halfweg 2023 van start kunnen gaan.

Vraag 1866: Raadslid Janos Braem (4 mei 2022)

Avondlijn 98 wijk Malehoek

We vernamen dat de avondlijn 98 de wijk Malehoek niet meer zal aandoen. Volgens De Lijn kadert deze beslissing in een voorafname van het nieuwe openbaar vervoersplan. Hierrond enkele vragen:

1. Zal de lijn 98 dan al het volledig vernieuwde traject dat in het vervoersplan beschreven staat bedienen?
2. Waarom wordt de wijk Malehoek niet meer bedient en wordt dit deel van het vervoersplan al ingevoerd?
3. Wordt de frequentie waarmee de avondlijn in het vervoersplan dan ook al toegepast (om de 30 min)?
4. Is de service van de huidige belbus, dezelfde als deze van vervoer op maat?
5. En als kers op de taart: wanneer wordt nu het effectieve vervoersplan ingevoerd?

Antwoord 1866:

Avondlijn 98 wijk Malehoek

De Lijn heeft in het kader van de invoering van het voorgestelde circulatieplan de bediening van deze zone en de werking van de betrokken avondlijnen herbekeken. Zij hebben hierbij ook rekening gehouden met de sowieso te krappe rijtijden op deze avondlijn, het gebruik ervan, klachten vanuit woonwijken over doorrijdende bussen 's avonds en 's nachts, ... Door de circulatiewijziging was er geen mogelijkheid meer om de bediening van Sijsele en Malehoek gecombineerd te laten bedienen door Avondlijn 98. Malehoek past ook niet in de trajecten van de andere avondlijnen. Het gebruik van de avondlijn is daar echter ook heel beperkt.

Andere wijzigingen aan de reisweg van de betrokken avondlijn zijn niet mogelijk en/of wenselijk.

Alvast vooruitlopend op het nieuwe netwerk basisbereikbaarheid waar geen avondbediening meer voorzien is voor Malehoek, stellen wij dan ook voor om volgende optimalisatie van de Avondlijnen door te voeren:

- De reisweg van Avondlijn 98 Brugge – Sijsele – Moerkerke (- Damme) recht te trekken via de N9 waardoor er meer marge komt op de rijtijd en deze lijn niet meer door woonstraten dient te rijden
- De reisweg van Avondlijn 91 Brugge – Sint-Kruis – AZ Sint-Lucas licht aan te passen om de bediening van de omgeving Doornhut op te vangen

Op onderstaande kaartjes is het voorstel van aanpassing opgenomen, samen met het gebruik van de haltes die niet langer bediend zouden worden (D=donderdag, V=vrijdag, Z=zaterdag, Z=zondag).

Het gaat telkens over de som van op- én afstappers van alle ritten op één type dag op basis van manuele tellingen (pré-corona).



Avondlijn 91 Brugge – Sint-Kruis – AZ Sint-Lucas

Lus via Blauwkasteel kan niet gecombineerd worden met bediening Sint-Kruis Kerk



Er wordt enkel een aanpassing doorgevoerd aan de reiswegen, voorlopig nog niet aan de amplitude van de bussen. Dit zal maar gebeuren bij de effectieve invoering van het nieuwe plan.

Het aanbod van het flexvervoer vertoont overeenkomsten met het aanbod dat nu door de belbus verzekerd wordt. Beide systemen stemmen overeen op volgende vlakken: reservatie via een centrale (verschillende mogelijkheden waarop: app, telefoon, website), het vervoer wordt van halte tot halte georganiseerd en indien er een aanbod is met treinnet, KN (kernnet) of AN (aanvullend net) dat tegemoet komt aan de gevraagde verplaatsing binnen een bepaalde tijdspanne de klant hiernaar verwezen zal worden.

Momenteel is de timing voor de invoege treding van het nieuwe busplan ("basisbereikbaarheid") voorzien op 1 juli 2023. Het spreekt voor zich dat er in aanloop (met zwaartepunt voorjaar 2023) nog omstandig gecommuniceerd zal worden.

Vraag 1867: Raadslid Annick Lambrecht (12 mei 2022)

Parkeerstrook Sint-Pieterszuidstraat

Onlangs werd ik gewezen op een gevaarlijke situatie ter hoogte van de parkeerstrook in de Sint-Pieterszuidstraat ter hoogte van het winkelcentrum V-market.

Langs de winkels loopt een fietspad dat plots afgesneden wordt door de parkeerstrook in de Sint-Pieterszuidstraat. Fietsers die willen oversteken moeten dan tussen de geparkeerde wagens laveren om dan op deze weg met druk autoverkeer de oversteek te maken. Foto in bijlage geeft duidelijk de situatie weer.



Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

1. Is het stadsbestuur bereid deze situatie aan te passen zodat het veiliger wordt voor fietsers?
2. Zo ja, wat zijn de plannen en wanneer worden die uitgevoerd?

Antwoord 1867:

Parkeerstrook Sint-Pieterszuidstraat

Ter ingeleide. Dit is *de iure* geen fietspad als behorend tot het openbaar domein en is dan ook als een privaatieve weginrichting te beschouwen. Merk in deze overigens ook op dat het "fietspad" geenszins voldoet aan de criteria naar dimensionering van een dubbelrichtingsfietspad. Bovendien zien wij dat in de praktijk fietsers de fietsenstalling ook bereiken vanuit de toerit voor gemotoriseerd verkeer (wat perfect wettelijk – conform is). Wij zijn dan ook terughoudend om hier een precedent te scheppen en wensen sowieso te onderstrepen dat in dergelijke situaties het standpunt eerder is om een fietsoversteek niet te faciliteren.

Wij begrijpen evenwel de vraag gelet op het grote fietspotentieel (cf. aanwezigheid van meerdere winkels met een grote bezoekersattractie) en gelet op het feit dat een uitrijden via de toerit om vervolgens naar links te gaan ook geen oplossing is. Aan de overzijde is immers ook een parkeerzone voorzien die in kader van het nieuwe busplan omgebouwd zal worden tot

toegankelijke bushalte d.w.z. met boordsteen. In deze zal onze cluster Openbaar Domein een bijkomende rode thermoplastmarkering voorzien als soort van fietsopstelzone. Over de rijweg zullen wij evenwel geen markering aanbrengen en wij zullen bovendien ook haaiantanden in combinatie met verkeersbord B1 voorzien, dit om te benadrukken dat fietsers uit de voorrang zijn én bijzondere aandacht dienen te besteden aan het gemotoriseerd verkeer op de Sint-Pieterszuidstraat.

Tot slot wensen wij te onderstrepen dat aan de overzijde wij geen aanpassing aan het recent gerealiseerde fietspad zullen maken. Men zou kunnen bepleiten dat hier een verlaging van het fietspad te realiseren is om zo een drempelvrije oversteek te maken, echter gelet op de recente realisatie alsook de te realiseren bushalte met verhoogd perron, is dit hier niet wenselijk of mogelijk.

Vraag 1868: Raadslid Annick Lambrecht (12 mei 2022)

Inritten garages Colettijenhof

Bewoners van het Colettijenhof signaleren mij dat het dikwijls onmogelijk is om in de achter de woning met huisnummer 9 gelegen garages te rijden. Deze situatie wordt voor een stuk mede veroorzaakt door het feit dat er steeds meer inwoners van andere straten de weg naar deze locatie gevonden hebben. Vaak staan die wagens dan een flink stuk van de haag verwijderd, waardoor de toegang tot de garages geblokkeerd wordt.

In de Sulferbergstraat hangt bijvoorbeeld een bord met vermelding "enkel aangelanden". Dit zou mogelijks een oplossing kunnen zijn voor het probleem dat zich in Colettijenhof voordoet.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

1. Is het stadsbestuur bereid een dergelijk verkeersbord aan die inritten in het Colettijenhof te hangen?
2. Zo ja, wanneer wordt dit uitgevoerd?

Antwoord 1868:

Inritten garages Colettijenhof

De situatie omtrent het Colettijenhof is gekend. Begin 2021 werd de parkeersituatie aan de garages van het Colettijenhof grondig onderzocht. De situatie werd op het MOVE-overleg (overleg tussen mobiliteit, verkeer en cluster openbaar domein) van 25 november 2020 en 10 februari 2021 besproken. Het omvormen (en afbakenen) van dwarsparkeren naar langsparkeren zou 2 parkeerplaatsen schrappen. In de buurt geldt een hoge parkeerdruk. Het volledige onderzoek werd op 2 april 2021 aan het College van Burgemeester en Schepenen voorgelegd. Het College besliste om niet akkoord te gaan met het afbakenen en herorganiseren van de parkeerplaatsen op het binnenplein van het Colettijenhof. Dat meer en meer niet bewoners de weg naar het Colettijenhof vinden klopt niet. De parkeerautomaat in het Colettijenhof is een van de minst gebruikte in het volledige centrum.

1. Het aanbrengen van dergelijke bebording zoals in de Sulferbergstraat zal er niet voor zorgen dat de bewoners die zich hier parkeren nu plots anders zullen parkeren. Dit kan enkel door de herorganisatie van de parkeerplaatsen. Tijdens het onderzoek werd ook meermaals een plaatsbezoek gedaan om de afstand tussen de garage en het geparkeerde voertuig te meten. Dit varieerde telkens tussen de 5,8m en de 6,10m. Vanuit mobiliteit wordt er telkens 6m vrije ruimte geadviseerd om de draaibeweging mogelijk te maken. Indien er toch dergelijke bebording zou aangebracht worden, zou dit voor de lokale politie niet te handhaven zijn. Het plaatsen van dergelijke bebording wordt bijgevolg ongunstig geadviseerd.

2. Cf. het antwoord op vraag 1 kan hier niet op ingegaan worden.

Vraag 1869: Raadslid Jos Demarest (16 mei 2022)

Abdijbeke voetpaden

Op de hoek van Abdijbekestraat en Hoog Brabantlaan werd een nieuw woonproject Abdijbeke gerealiseerd.

De voetpaden die zich op het openbaar domein bevonden werden ingepalmd door het woonproject waar wandelpaden op het domein werden voorzien.

Wat opvalt is dat

- a) de toegang tot de garage en het parkeerterrein biljardtafel vlak zijn. Terwijl de toegang tot het voetpad/wandelpad geen verlaagde drempel, laat staan biljardtafelvlak zouden zijn.
- b) de enige toegang tot de wandelpaden op het (semi)privaat domein is, daar waar het voetpad niet in het domein werd opgenomen en dus niet werd opgebroken.
- c) de toegang tot het wandelpad (kant Hoog Brabantlaan) in het stadspark ook geen verlaagde drempel heeft.

We kunnen moeilijk stellen dat hier het STOP-principe werd toegepast. In tegendeel.

Kan de bouwheer van het woonproject hierop aangesproken worden om verlaagde boordstenen te voorzien?

Moet dergelijke zaken niet vooraf afgesproken worden met de bouwheer?

Kan de stad de boordsteen aan het wandelpad in het stadsparkje verlagen?

Een voetpadvriendelijk beleid veronderstelt op z'n minst dat wanneer de stad nieuwe voetpaden aanlegt (of laat aanleggen) dit drempelvrij en breed genoeg gebeurt. Dit vervaar ik op vandaag te weinig. En zeker niet in dit dossier.

Antwoord 1869:

Abdijbeke voetpaden

De goedkeuring van het bouwproject Abdijbekepark gebeurde voor het optimaliseren van de werking van de Toegankelijkheidsambtenaar bij de Stad. Het dossier en de afgeleverde vergunning is daardoor nog een dossier 'oude stijl', waarin inderdaad meer pro actief rekening had kunnen gehouden worden met toegankelijkheid voor voetgangers. Vanzelfsprekend kunnen wij als Stad in uitvoering van een lopend project geen bijkomende vergunningsvoorwaarden opleggen aan de ontwikkelaar. Corrigeren in een lopend traject is dus niet evident, wat in het dossier Abdijbekepark (tijdelijk) zichtbaar is op het terrein. De suboptimale locaties kunnen evenwel weg gewerkt worden, hetzij in regie vanuit de Stad, hetzij bij de integrale heraanleg van de Abdijbekestraat en Hoog Brabantlaan, waarvan de start deze legislatuur voorzien is.

Als wij nader inzoomen op de concrete locaties die u aanhaalt kunnen wij volgende specifieke duiding geven:

De boordsteen aan het wandelpad van het Frederik Sanderpark ging in het oorspronkelijke ontwerp niet vernieuwd worden door de ontwikkelaar. Tijdens de werf werd deze vernieuwde boordsteen evenwel beschadigd (door werftransport in functie van de bouw van de kelder). Om die schade te herstellen, werd de boordsteen (over een 6-tal meter) aan het wandelpad van het Frederik Sanderpark terug vernieuwd. Dit gebeurde (zoals gebruikelijk bij herstellingen door derden) in oorspronkelijke toestand, met een boordsteen type IA in opstand. De dienst Openbaar

Domein zal dit in eigen beheer corrigeren door het plaatselijk aanbrengen van een verzonken boordsteen waar het wandelpad aansluit op de rijweg. De greppel wordt weg gewerkt bij de (geplande) heraanleg van de Hoog Brabantlaan.

De aansluiting van het betonnen wandelpaden aan de rijweg is thans uitgevoerd met een overrijdbare boordsteen type IE. Voorheen was dit een boordsteen type IA in opstand, wat geheel niet toegankelijk was voor mindervaliden. De huidige situatie betreft dus een verbetering ten opzichte van de eerdere situatie. Het betreft evenwel een tijdelijke toestand. Bij integrale heraanleg van de wegenis zal werk gemaakt worden van een drempelloze aansluiting van het voetpad op de rijweg. Dit bij heraanleg aanpassen zonder schade aan de voetpadverharding in gegoten beton, kan evenwel enkel als er gewerkt wordt met een boordsteen (die wij bij integrale heraanleg kunnen verwijderen zonder schade aan het nieuwe betonnen voetpad). Vandaar dat er tijdelijk een IE boordsteen werd voorzien.

Merk op: er zijn nog steeds 2 drempelloze overgangen op de hoek van de Abdijbkestraat met de Hoog Brabantlaan.

Vraag 1870: Raadslid Karin Robert (30 mei 2022)

Reclameborden langs de openbare weg/openbaar domein

In de Brieversweg te Male, Sint-Kruis, staat sinds een 2-tal weken een aanhangwagen met reclame.

Deze aanhangwagen neemt ook parkeerplaatsmogelijkheid in zodat mensen daar op de openbare weg moeten parkeren. Dat is dan weer gevaarlijk voor de fietsers.

Zie foto in bijlage.



Straks staat Brugge vol met kleinere of grotere ludieke advertenties. Zo verliezen we steeds meer kostbare openbare ruimte.

Hierbij heb ik volgende vragen:

1. Kan iemand zomaar langs de openbare weg/openbaar domein reclame(borden) plaatsen?
2. Wat is de wetgeving hierrond in Vlaanderen?
3. Zijn er regels voor dit soort reclame in Brugge? Welke?

Antwoord 1870:

Reclameborden langs de openbare weg/openbaar domein

Stad Brugge heeft een uitgebreide reclameverordening (meer info: <https://www.brugge.be/reclames-opschriften-uithangborden-en-andere-publiciteitsmiddelen---verordening-dd-31-januari-2018>). Deze verordening regelt onder meer de door u getoonde mobiele installaties die soms gebruikt worden voor reclame. Voor stad Brugge – voor het integrale grondgebied – is het in deze eenvoudig: De verordening (art. 4) bepaalt dat dit verboden is (tenzij voor gebruik door bijvoorbeeld de politie met boodschappen van algemeen nut). Sowieso, los van het verbod, is een dergelijke wijze van reclame ook vergunningsplichtig, maar naar beoordeling toe zal deze vorm dus verboden worden.

Vraag 1871: Raadslid Annick Lambrecht (31 mei 2022)

GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen

In het Vlaams parlement werd een conceptnota ingediend met voorstellen om het systeem van GAS-boetes voor lichte verkeersovertredingen bij te sturen. Naar verluidt zouden er op heden maar een paar lokale besturen gebruik maken van het systeem omwille van praktische en juridische hindernissen.

In januari 2021 kreeg ik onderstaand antwoord op mijn vraag naar dit systeem van GAS-boetes voor lichte verkeersovertredingen:

“1) Het College van Burgemeester en Schepenen besliste principieel op 18/12/2020 om met ingang van 1 januari 2022 in het stelsel van GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in te stappen. Ondertussen zal aandachtig worden opgevolgd hoe in andere steden en gemeenten een oplossing wordt gevonden voor verschillende vragen van juridische, organisatorische en informatietechnologische aard.

2) Als de GAS-snelheidshandhaving wordt ingevoerd kan het niet de bedoeling zijn dat op (delen van) het grondgebied van de stad op de klassieke manier de snelheidshandhaving wordt verdergezet.

3) Bij een ongewijzigd beleid, dit wil zeggen eenzelfde inzet met het enige bemand snelheidsmetingstoestel, type multanova, in bezit van de politie en aangekocht met eigen middelen (wat een wettelijke voorwaarde is) worden de bruto-ontvangsten geraamd op 585.000 euro.

4) Er wordt niet overwogen om de controles op een andere wijze of met een andere intensiteit aan te houden dan vandaag. Dit betekent dat volstrekte voorrang wordt gegeven aan de snelheidshandhavingprocedure volgens een vast werkprocédé dat de verkeersdienst van de politie Brugge al enkele jaren hanteert.”

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Hoe ver staat het met het invoeren van het stelsel van GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in Brugge?
2. Welke juridische, organisatorische en informatietechnologische problemen zijn er om dit systeem adequaat te kunnen toepassen in Brugge?



Antwoord 1871:

GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen

Het college van burgemeester en schepenen besliste inderdaad principieel op 18/12/2020 om met ingang van 01/01/2022 in te stappen in het stelsel van GAS-boetes.

Het ging eigenlijk om een dubbelbesluit: er zou aandachtig worden opgevolgd hoe in andere steden en gemeenten een oplossing zou worden gevonden voor verschillende vragen van juridische, organisatorische en informatietechnologische aard.

De korpschef van de politie had in een advies gewezen op een aantal ernstige euvels die te maken hadden met een te snelle introductie van GAS 5: een problematische identificatie van de overtreder, vooral voor buitenlanders en voertuigen ingeschreven op naam van bedrijven of leasingfirma's, geen aanpak mogelijk van veelplegers (en dus misschien ooit een rijbewijs op punten), het aanwerven van extra personeel bij de politie, de stedelijk sanctionerend ambtenaar en de dienst financiën, ...

Vooraf dat laatste zou een stap terug zijn nadat jaren geleden de politie aansloot bij het zogenaamde "Crossborder", het boete-inningsplatform van Justitie.

Dit systeem bevrijdde de politie van een grote administratieve takenlast en liet toe administratief personeel anders en beter in te zetten.

Wij herinneren eraan dat in Brugge toch al jaren een zeer beproefde methodiek van snelheidshandhaving wordt gehanteerd waarbij preventief en repressief optreden zoveel als mogelijk worden geobjectiveerd.

Het maximaliseren van stedelijke inkomsten via GAS 5 kan daarbij nooit de belangrijkste drijfveer zijn.

Dit alles neemt niet weg dat in nauw overleg met de VVSG (De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) de wenselijkheid van financiering van gemeentebesturen en politiezones in het kader van verkeersveiligheid wordt opgevolgd.

In dat verband wordt vooral uitgekeken naar de realisatie van een zogenaamde "doorstortregeling" die door de Minister van Justitie is ontwikkeld en waarin ook Brugge zou mee instappen.

Deze regeling houdt in dat het voormelde "Crossborder" als eenvoudig en zeer betrouwbaar geautomatiseerd systeem wordt gehandhaafd, maar waarbij de boetes voor snelheidsovertredingen die met GAS 5 waren beoogd (onder een aantal voorwaarden de snelheidsovertredingen in de zones 30 en 50) naar de gemeenten of politiezones worden doorgestort mits een forfaitaire kost die door de gewestelijke verwerkingscentra (GVC) wordt aangerekend.

Het enige wat deze regeling nog in de weg staat, is het (personeels)capaciteitstekort in deze verwerkingscentra. Ook dit heeft te maken met de onderfinanciering van de federale politie. Die heeft ook vandaag al gevolgen: zo mag de Brugse politie niet meer dan een quotum van 49.000 snelheidsovertredingen per jaar uitschrijven en dat is veel te weinig om een wezenlijke bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid in onze stad.



22168 Lambrecht
antw-GAS-boetes vc

