

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 23 – 28 juni 2022

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

Vraag 1887: Raadslid Benedikte Bruggeman (10 februari 2022)

Foto's rijbaan Zwiersweg

Ik werd gecontacteerd door bewoners van de Zwiersweg te Dudzele in verband met de zeer slechte staat van hun straat.
Er zijn er diepe putten op de rijweg alsook stukken van de rijweg die compleet afgereden zijn.
Men vraagt voor een spoedig herstel zodat zij en hun bezoekers geen schade aan hun voertuig/auto zouden oplopen.

Bij regenweer is de diepte van de put niet in te schatten.

Wil bijgevoegde mail raadplegen om de foto's te bekijken.

Kunnen de bevoegde diensten hier snel ingrijpen?





Antwoord 1887:

Foto's rijbaan Zwiersweg

Het gedeelte van de Zwiersweg in slechte staat leidt naar 2 boerderijen.

Hoewel de Zwiersweg volledig op de private percelen ligt, komt deze als buurtweg, opgenomen in de atlas der buurtwegen, in het beheer van de stad.

Een gedeelte van de Zwiersweg werd enkele jaren geleden vernieuwd.

Het vernieuwen van de toplaag van de rijweg en plaatselijk vernieuwen van fundering en onderlaag wordt opgenomen in de planning vernieuwen van asfaltwegen – uitvoering binnen betreffende raamovereenkomst.

Als tijdelijke oplossing zal de stad wat steenslag invoeren in de uitgereden bochten.

Vraag 1888: Raadslid Annick Lambrecht (11 februari 2022)

Kopenhagenfonds en fietsbeleid stad Brugge

Vlaanderen legt 1 euro bij voor elke 2 euro die lokale besturen investeren in fietsinfrastructuur op of aan gemeentelijke wegen in het kader van het Kopenhagenfonds van De Vlaamse Regering.

Het bedrag van 150 miljoen euro dat daarvoor beschikbaar is, wordt verdeeld op basis van trekkingsrechten op basis van het aantal inwoners per gemeente.

Hiermee wil men bijkomend investeren om het maatschappelijk en economisch weefsel te herstellen na de zware impact van COVID-19.

Er is 150 miljoen euro voorzien voor investeringen in beter fietsbeleid en Investerings in fietsinfrastructuur op of aan gemeentelijke wegen.

Ik heb volgende vragen:

1) Hoeveel projecten diende stad Brugge in ? Welke?

2 hoeveel budget vroeg stad Brugge aan uit dit Kopenhagenfonds?

Antwoord 1888:

Kopenhagenfonds en fietsbeleid stad Brugge

Het schepencollege besliste in zitting van 9 mei 2022 om 37 geplande investeringsdossiers in Brugse fietsinfrastructuur in te dienen voor Vlaamse subsidies in kader van het plan Kopenhagen. De totale raming van deze geplande fietsinvesteringen bedraagt € 5.337.311,89; waarvan na goedkeuring € 1.779.103,96 door Vlaanderen kan worden gesubsidieerd.

De ingediende projecten zijn zeer divers.

Eenzijds gaat het om volgende verbetering aan de bovenlokale functionele fietsroutes (telkens met startjaar van uitvoering):

- Houtkaai als fietsstraat (kruispuntvlak Waggelwaterstraat/kruispunt Scheepsdalelaan) (2022)
- Filips De Goedelaan (2023)
- Verbreden fietsinfrastructuur Zeveneke, kruispunt Paul de Halleux en chicane Zeveneke ter verbetering van de F31 (2023)
- Verbetering van de Evendijk West (2023)
- Verbetering van het fietspad langs de Torhoutse steenweg tussen de Koning Leopold III-laan en de Expressweg (2024)
- Nieuw fietspad door het toekomstige Kustpark (Kazerne Knapen – 2024)

Ook buiten het functionele fietsroutenetwerken worden investeringen ingediend in het plan Kopenhagen. Het gaat om volgende projecten:

- Dampoortstraat (2023)
- Fietspad aan het Zuidervaartje fietspad (2023)
- Heraanleg van de Leopold I-Laan (2023)
- Heraanleg van de Knotwilgenlaan, Iepenlaan, Eikenlaan, Meiboomlaan, Rodebeukendreef, Ter Lucht, Ter Zale, Sint- Hubertuslaan en Hogeweg (2023)
- Heraanleg van de Jan Breydellaan, Peter Benoitlaan, Pieter de Conincklaan, Hovenierslanden en Molenwallen (2024)
- Inrichting van de Komvest als fietsstraat (2024)
- Heraanleg van de Zuiderakker, van het kruispunt met de Vossensteert tot de Gemeneveldeweg-Zuid (2023)
- Inrichting van de Leopold Debruynestraat - Driekoningenweg als fietsstraat (2025)
- Invoeren van een zonale reglementering fietsstraat in Christus-Koning ter subsidiëring ingediend (2022)

Anderzijds worden ook volgende nieuwe fietspaden voor subsidiëring via het plan Kopenhagen ingediend:

- Nieuw fietspad door de oude stelplaats van site De Lijn in Assebroek (2023),
- Vernieuwing van het Kerkebeekpad (uitvoering vanaf 2022)
- Aanleg van een nieuw fietspad langs de Moerkerkse steenweg, tussen de Pijpeweg en de Vierschaerestraat (2023)
- Toeleidende fietspaden naar de te bouwen fietsersbrug over Kolvestraat F31 (2023)

Ook de verbetering van volgende fietsoversteken en -doorsteken wordt ter subsidiëring ingediend:

- Fietsoversteken op de Abdijenroute; ter hoogte van de Sint-Trudostraat, Weidestraat, Michel van Hamme, Molenstraat, Lorreinenstraat, Sparrenstraat, Beukendreef, Populierendreef, Rijkeveldestraat (uitvoering vanaf 2022)
- Fietsoversteek op het Kerkebeekpad Dorpstraat, Sint-Michielslaan, Alfons De Baeckelaan (uitvoering vanaf 2023)
- Fietsdoorsteek Veldstraat (uitvoering vanaf 2022)

Ten slotte wordt ook de vernieuwing van de toplaag van diverse fietspaden ingediend. Het gaat om de volgende locaties:

- Verbreding van het fietspad langs de Sint-Pietersmolenstraat tussen de Blankenbergse steenweg en de Genteleweg (2022)
- Fietspaden Hoeve De Grendel (2023)

- Fietspad Cornelis Everaardstraat (2023)
- Fietspaden Gandhiplein (2023)
- Fietspaden Moerkerkse Steenweg (2023)
- Fietspaden Peellaertplein (2023)
- Vaartdijkstraat: fietspad gelegen tussen Ten Briele en de voetgangersbrug aan Bombardier
- Ronde Daverlostraat (2022)
- Fietspaden Koningin Astridlaan (2022)
- Heraanleg van het fietspad langs de Bevrijdingslaan, gedeelte tussen de Buffelbrug en de uitrit van Hamiltonpark (net voor brug Waggelwaterstraat) in rode betonstraatstenen (2023)
- Lange Vesting: vervangen van rode fietssuggestiestrook in een oker kleurige fietssuggestiestrook (2022)
- Vernieuwing dolomiet tussen Gentpoort en Kruispoort (2023)

Met de uitvoering van deze projecten, én de diverse projecten op Brugs grondgebied gefinancierd via het Fietsfonds zet Brugge een forse stap vooruit naar comfortabele en veilige infrastructuur voor de fietsers.

Vraag 1889: Raadslid Andries Neiryck (18 maart 2022)

Heraanleg van Leeg tot Zand

Bij de heraanleg van Van Leeg tot Zand wordt het voetpad zodanig verengd met de nieuwe plantvakken (zie foto in bijlage), zodat de bewoners in de toekomst nog amper hun woning kunnen, laat staan een fiets voor hun deur kunnen plaatsen.

Voor de hulpdiensten wordt het in een aantal gevallen ook geen sinecure om in de woningen/appartementen binnen te geraken.

Is er bekeken om de bomen/plantvakken te plaatsen tussen de parkeerplaatsen, dit werkt perfect in vele straten.

Ik vraag met aandrang om deze plannen aan te passen en rekening te houden met de verzuchtingen van de bewoners.



Antwoord 1889:

Heraanleg van Leeg tot Zand

In het college d.d. 11/01/2021 nota "2020_CBS_04945_B-punt – Mobiliteit – wijkmobiliteit Zandstraat: evaluatie en concept heraanleg van Leeg tot Zand" werd teruggekoppeld over de resultaten van de bewonersbevraging, waarbij eveneens het ontwerp en diverse concepten voor de heraanleg Van Leeg Tot Zand werden voorgelegd aan de bewoners.

Het college besliste conform artikel 2 om inzake de heraanleg van de straat Van Leeg Tot Zand om groen licht te geven aan het concept van een dubbelrichtingsweg met één asverschuiving in het segment richting Legeweg.

In de eerste ontwerp schets die door studie bureau Lobelle werd opgemaakt, werden er langs beide straatzijden parkeerplaatsen in combinatie met groenzones voorzien, zoals u suggereert. Dit principe was echter technisch niet haalbaar in combinatie met het concept van een dubbelrichtingsweg met een breedte van 5 m. Gezien het voetpad langs de pare huisnummers hierdoor geen continue breedte van minimum 150 cm. kon hebben en het voetpad langs de onpare huisnummers zelfs plaatselijk versmalde tot minder dan 1 m. breedte (zie plan verder). Bijkomend kwam dit ontwerp niet tegemoet aan de hoge parkeerbehoefte in de straat Van Leeg Tot Zand.

In overleg met de dienst Mobiliteit werd dit plan bijgestuurd naar het huidige ontwerp:

- Langs de pare huisnummers wordt er een parkeerstrook voorzien voor 19 personenwagens met groenzones, incl. bomen. Het voetpad heeft langs deze zijde een minimum breedte van 150 cm.
- Langs de onpare huisnummers wordt langsparkeren op de rijweg toegestaan en worden de groenzones voorzien in de voetpadzone, hierdoor versmalt het voetpad plaatselijk en voor een beperkte afstand tot minimum 100 cm.

Het is een beleidskeuze om ter vervanging van de 24 bomen die worden verwijderd 16 hoogstammige bomen aan te planten in kwalitatieve groenzones.

De groenzones met hoogstammige bomen hebben een belangrijke ecologische functie voor de infiltratie van regenwater (van zowel rijweg als voetpad), het klimaat robuust maken en houden (bescherming tegen hitte en wateroverlast) van de straat en daarnaast een belangrijke beeldbepalende en esthetische waarde. De groenzones met bomen zorgen ervoor dat de straat aangenaam en leefbaar wordt.

Een mogelijke oplossing en tegemoetkoming is om fietsnietjes in langsricting met de straat te voorzien ter hoogte van huisnummer 15 en 9. Gezien er in deze zone lokaal verbod op langsparkeren is, zijn deze fietsnietjes niet hinderlijk voor geparkeerde voertuigen.



Vraag 1890: Raadslid Pol Van Den Driessche (2 mei 2022)

Walakker

- Kan de afvalcontainer van "De Lijster" vooraan worden geplaatst, meteen aan de straatkant? Dat zou de huisophaling vergemakkelijken en de sociale controle op mogelijk misbruik verkleinen.
- Hoe ver staat het met het groenscherm ter hoogte van Walakker? Kan daarbij ook het aanwezige groen, met hoogstammige bomen, behouden blijven?
- Kan een ruimere groenzone worden voorzien waar het huidig speelpleintje zich bevindt? Ook de bewoners van De Lijster zullen baat hebben bij een ruimere groene zone naast (en niet kleine stukjes tussen) hun gebouwen: er kan een sport- en spelzone van gemaakt worden voor ieder wat wils: een vaste tennistafel, een petanquebaan, voetbalmogelijkheid, picknicktafels.

Antwoord 1890:

Walakker

Kan de afvalcontainer van "De Lijster" vooraan worden geplaatst, meteen aan de straatkant? Dat zou de huisvuilophaling vergemakkelijken en de sociale controle op mogelijk misbruik verkleinen.

De plaatsing en de daaraan gekoppelde wijze van ophalen van de afvalcontainer moet besproken worden met IVBO en de collega's cluster Openbaar domein sector west (openbaardomein.west@brugge.be). Om een proper openbaar domein te bekomen, gekoppeld aan een efficiënte afvalophaling is afstemming noodzakelijk. Wij zullen Vivendo vragen de contacten te leggen met bovenstaande diensten.

Hoe ver staat het met het groenscherm ter hoogte van Walakker? Kan daarbij ook het aanwezige groen, met hoogstammige bomen, behouden blijven?

Het project op Walakker voor de bouw van nieuwe appartementen werd een tijd terug beslist binnen het kader van een Omgevingsvergunning, afgeleverd door de Stad Brugge. Hierop werd dit dossier behandeld door de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen. De plannen voor zowel de bebouwde als niet-bebouwde ruimte zijn vastgelegd. De plannen zijn zo opgebouwd dat een groenzone langsheen de vijver Boudewijnpark moet behouden blijven waarbij dit een perceel betreft dat niet binnen de projectzone valt. Bijkomend groen wordt op het terrein aangeplant waar mogelijk.

Kan een ruimere groenzone worden voorzien waar het huidig speelpleintje zich bevindt? Ook de bewoners van De Lijster zullen baat hebben bij een ruimere groene zone naast (en niet kleine stukjes tussen) hun gebouwen: er kan een sport- en spelzone van gemaakt worden -voor ieder wat wils: een vaste tennistafel, een petanquebaan, voetbalmogelijkheid, picknicktafels.

Het perceel Walakker 12-14-16-18 is in eigendom van Vivendo en ligt niet op openbaar domein. De huidige toestand bevat inderdaad een groenzone met spelelementen dat openbaar toegankelijk is en onderhouden wordt door de Stad Brugge. Ook in de nieuwe toestand blijven de gronden in eigendom van Vivendo, maar zal een aanzienlijk deel openbaar domein toegankelijk zijn en onderhouden worden door de Stad Brugge.

Vraag 1891: Raadslid Raf Reuse (15 mei 2022)

Voetgangerszone Kraanplein

Het Kraanplein en het laatste stukje van de Sint-Jansstraat zijn enkele maanden geleden voetgangerszone geworden. Toch krijg ik signalen dat veel autobestuurders de verkeersborden negeren en nog altijd door de straat rijden. Meer handhaving door de politie brengt misschien soelaas. Werd dit reeds gedaan? Is het stadsbestuur en de politie bereid om dit te doen of zien ze andere manieren om het probleem aan te pakken?

Antwoord 1891:

Voetgangerszone Kraanplein

Naar aanleiding van eerdere klachten over de voetgangerszone werden tussen 12/01/22 en 02/02/22 al gerichte toezichten georganiseerd. In deze periode voerde de politie 28 toezichten uit en 138 overtredingen werden opgesteld. Tijdens deze controles werd de knip uitsluitend aangeduid met verkeersborden.

Ondertussen werd de straat infrastructureel aangepast waarbij er visueel aan de hand van een boordsteen een duidelijke overgang tussen de straat en voetgangerszone te zien is. Op de onderstaande foto ziet u de huidige situatie:



Om objectieve gegevens te verzamelen werd het telapparaat geplaatst tussen 25/05/2022 tot en met 01/06/22. Er werden in deze periode 811 voertuigen geregistreerd die door de knip reden. Hieronder vindt een overzicht met het aantal voertuigen per uur die tijdens deze periode (ongeveer 7 dagen) in deze straat reden. Natuurlijk mogen voertuigen tussen venstertijden (6u-9u en 19u-21u) die moeten laden en lossen hier wel nog inrijden. Daarnaast zijn er ook wel specifieke groepen weggebruikers (vuilniswag, prioritaire voertuigen, bewoners met garage in deze zone, ...) die toegang hebben tot de voetgangerszone.



Tijdens deze periode werd ook opnieuw gestart met gerichte acties. Tussen 23/05/22 en 06/06/22 werden 18 toezichten uitgevoerd. Tijdens deze controles werden 93 overtredingen vastgesteld. Wij stellen vast dat nog steeds heel wat bestuurders door deze knip rijden. De dienst verkeerszaken zal deze resultaten ook voorleggen op een MOVE-overleg (overleg tussen mobiliteit, verkeer en cluster openbaar domein) om te bekijken welke bijkomende maatregelen wij eventueel nog kunnen nemen.

Vraag 1892: Raadslid Florian De Leersnyder (22 mei 2022)

Buurt Sint-Gillis

1. Enige tijd geleden deed ik enkele voorstellen om de verkeersdrukte in sommige straten van Sint-Gillis te laten afnemen. Van alle voorstellen werd slechts 1 in uitvoering gebracht, zijnde het eenrichtingsverkeer maken van de Claradreef. Op zich een goede zaak voor de bewoners van deze straat, maar hierbij toch enkele bedenkingen:

a. Al het verkeer dat naar Liantis / Stad / Koninklijk Atheneum gaat, moet nu langs de Walwijnstraat en Calvariebergstraat, 2 straten die al kreunen onder de drukte. Wat zal daaraan gedaan worden?

i. Op welke wijze wordt de verkeerstoename in de andere straten gemeten?

b. Op welke wijze wordt de impact van deze verkeerswijziging geëvalueerd?

c. Wat is de bedoeling van een snelheidsmeter in de 90-graden bocht van de Claradreef? Je kan daar maximaal 15km per uur rijden of je zit met je wagen in de living van het hoekhuis.

i. Het zou me bijzonder verontwaardigen mochten deze resultaten gebruikt worden om te bewijzen dat de straat nu veiliger / beter af is met de eenrichtingsaanpassing. Graag duiding.

d. Komen er nog andere straten in aanmerking voor eenrichtingsverkeer in de buurt?

2. Al meermaals werd er vanuit de buurt (J&M Sabbestraat, Clarastraat en Calvariebergstraat) melding gemaakt van NIET gerechtmatigd zwaar vervoer voor de straten. Te beginnen met klachten voor 6u 's ochtends tot overbelasting om nog maar te zwijgen over het quasi nooit respecteren van de 30km / u die geldt in deze straten.

a. Zijn er snelheidscontroles gepland in deze straten?

b. Zijn er vergunningscontroles gepand in deze straten?

3. Daarnaast heb ik niets meer vernomen van mijn vraag over de snelheidsmetingen.

24% van de gecontroleerde bestuurders rijdt te snel in de Calvariebergstraat – lijkt me aan de lage kant als ik de buurt meting vergelijk waar dit gemiddeld meer dan 40% was en sinds het eenrichtingsverkeer in de Claradreef zelfs 53% !!

a. Zijn er plannen voor een snelheidsremmer in deze straat?

b. Wat gaat de stad ondernemen tegen deze autostrade in Sint-Gillis?

Ook is er een uitrit van een openbare parking (62 garages + garages van Stoer Huus) waar meermaals per maand op een haar na een ongeval wordt vermeden omdat mensen er terecht hun voorrang van rechts nemen bij het uitrijden in de Calvariebergstraat – maar automobilisten komende van de Clarastraat hen dat niet gunnen omdat:

- De uitrit onzichtbaar is
- Er geen signalisatie staat
- Men veel te snel rijdt

à Een verkeersdrempel zoals op de kruising Walweinstraat-Calvariebergstraat-J&M Sabbestraat zou wonderen kunnen doen (zowel naar veiligheid als naar snelheid toe)

4. Kan ik een update krijgen van de werkzaamheden die de Bleekweide-verbinding tussen J&M Sabbestraat – Lange Rei – Balistraat moet bewerkstelligen aub?

Antwoord 1892:

Buurt Sint-Gillis

1. A: De huidige rijrichting (Calvariebergstraat richting de ring) in de Sint-Claradreef wordt in een proefproject uitgetest, dit na de vele klachten die het stadsbestuur zowel van de bewoners in de Sint-Claradreef én de Baliestraat ontving. Tijdens de proefperiode worden diverse fysieke metingen georganiseerd, maar worden er ook enkele anonieme telapparaten geplaatst om zo een objectief beeld van de verkeersintensiteiten te bekomen.

B: De verkeersintensiteiten worden na afloop van het proefproject geëvalueerd. Na afloop van het proefproject zal er ook een bewonersbevraging georganiseerd worden zodat de betrokken buurtbewoners hun feedback kunnen geven. De volledige evaluatie wordt opnieuw aan het College van Burgemeester en Schepenen voorgelegd.

C: Het snelheidsindicatiebord werd niet in opdracht van de dienst mobiliteit geplaatst. Er wordt nagegaan wie de opdrachtgever was. Gezien de bocht zullen de bekomen cijfers niet voor verder onderzoek gebruikt worden.

D: Op heden wordt het ontwerp van de Julius en Maurits Sabbestraat onderzocht. Zodra uitsluitel hierover wordt dit verder gecommuniceerd.

2. A:

Julius en Maurits Sabbestraat

In de Julius en Maurits Sabbestraat werden sinds 2020 twee snelheidsprocedures doorlopen. Hieronder kunt u de resultaten van deze straat terugvinden:

- Zomer 2020 - Anonieme meting: 25,25% snelheidsovertredingen geregistreerd.
- Najaar 2020 – Preventieve meting: resp. 3,33% (rijrichting Warandebrug), 2,62% (rr Langerei). Het gebruik van een snelheidsindicatiebord had een positief effect op het verkeersgedrag. De procedure werd 'on hold' gezet.
- Zomer 2021: Opstart evaluatieperiode.
- Aug-Sep 2021: 2e anonieme meting: 10,15% snelheidsovertredingen.
- Najaar 2021: 2e preventieve meting: 3,51% (rr Warandebrug) en 2,38% (rr Langerei).

Momenteel worden de plannen voor de Julius en Maurits Sabbestraat door de cluster openbaar domein uitgetekend.

Sint-Clarastraat

In de Sint-Clarastraat werden sinds 2019 twee snelheidsprocedures doorlopen. Hieronder kunt u de resultaten van deze straat terugvinden:

- Voorjaar 2019: ANONIEME METING: 0,82% snelheidsovertredingen geregistreerd.
⇒ Omdat deze meetwaarden normaal zijn, werd deze snelheidsprocedure afgesloten.
- Voorjaar 2020: opstart 2de snelheidsprocedure.
- Najaar 2020: TWEEDE ANONIEME METING: 1,44% snelheidsovertredingen geregistreerd.
⇒ Omdat de resultaten wederom normaal waren binnen de betreffende snelheidszone, werd de snelheidsprocedure opnieuw afgerond.
- Voorjaar 2021: SENSIBILISERENDE METING naar aanleiding van de werken in de Walweinstraat. Resp. 0,84% (rr Centrum) & 0,36% (rr Calvariebergstraat) snelheidsovertredingen werden geregistreerd.

Calvariebergstraat

In de Calvariebergstraat werden sinds 2019 twee snelheidsprocedures doorlopen. Hieronder kunt u de resultaten daarvan terugvinden:

- Voorjaar 2019: ANONIEME METING: 24,43% snelheidsovertredingen geregistreerd.
- Zomer 2019: PREVENTIEVE METING: 0,43% snelheidsovertredingen geregistreerd.
⇒ Omdat het oplichten van de gereden snelheid een positief effect had op het verkeersgedrag, werd deze snelheidsprocedure 'on hold' gezet.
- Voorjaar 2020: opstart evaluatieprocedure.

- ⇒ Door enerzijds de vele aanvragen voor snelheidsprocedures in combinatie met de veelvoorkomende technische problemen, en anderzijds door de toenmalige werken in de Walweinstraat, hebben de objectieve resultaten wat op zich moeten laten wachten.
- Januari 2021: Gedurende de werken in de Walweinstraat, werd het snelheidsindicatiebord wel eens geplaatst in de Calvariebergstraat om de bestuurders te sensibiliseren. Tijdens deze meetperiode beging 0,76% van de bestuurders een snelheidsovertreding.
- Voorjaar 2021: TWEEDE ANONIEME METING: 4,95% snelheidsovertredingen.
 - ⇒ Omdat deze meetwaarden als normaal werden beschouwd binnen de betreffende snelheidszone, werd deze procedure afgerond.

De lokale politie zal een laatste keer een projectmatige snelheidsprocedure opstarten in de Calvariebergstraat.

B: In het centrum zijn er heel wat werken aan de gang. Mogelijks dient dit verkeer naar een van deze werven te rijden of dient er een levering in een van de nabijgelegen straten te gebeuren. Het controleren waar welke vrachtwagen heen dient te rijden is niet haalbaar. De vrachtwagen zou dan tot op zijn/haar bestemming gevolgd moeten worden. Dit is een zeer tijdrovend proces en vraagt heel wat personeelscapaciteit. Een vergunningscontrole is op korte termijn niet gepland.

In de Julius en Maurits Sabbestraat en Calvariebergstraat staan aan het begin van de straat zonale borden met een tonnagebeperking van 3,5 ton met uitzondering van vergunninghouders en uitgezonderd max. 12 ton tussen 6u en 11u en 19u en 22u. Voertuigen tussen 3,5 ton en 12 in beladen toestand mogen enkel nog binnen tussen 6u en 11u én tussen 19u en 21u. Voertuigen boven de 12 ton mogen de binnenstad niet langer binnen tenzij zij een uitzondering hebben verkregen.

Door de uitzonderingen mogen dus wel nog steeds vrachtwagens (tijdens de venstertijden) rijden in de binnenstad. Buiten deze uren mogen in principe nog alleen voertuigen/vrachtwagens onder de 3,5 ton rijden.

Om een zicht te krijgen op deze problematiek proberen wij eerst objectieve gegevens te verzamelen. Onze telapparaten kunnen zwaar verkeer registreren, maar die toestellen registreren op basis van de lengte van het gepasseerde voertuigen en niet op basis van de tonnage. Om hierop te controleren moet onze dienst handhaving de voertuigen individueel tegenhouden en kan er pas geverbaliseerd worden op basis van de boorddocumenten en vrachtbrieven. Wij zullen met deze dienst bekijken of het praktisch mogelijk is om een gerichte actie te organiseren.

3. A & B: (Zie resultaten snelheidsprocedures bij vraag 2A) Op heden zijn er geen plannen om de Calvariebergstraat heraan te leggen. Er worden geen infrastructurele maatregelen gepland. Het kruispunt van de Calvariebergstraat x Walweinstraat wordt mee in de heraanleg van de Julius en Maurits Sabbestraat opgenomen. Ter hoogte van dit kruispunt wordt bij heraanleg een plateau aangelegd.

C: Uitrit: Deze zijstraat is een openbare weg doch heeft het uitzicht van een private inrit. Verkeerstechnisch stellen wij voor gezien de bijzondere plaatsgesteldheid om een bord fig. B17 te plaatsen ter hoogte van het kruispunt teneinde de aanwezigheid van deze zijstraat extra aan te duiden voor de weggebruikers in de Calvariebergstraat. Wij vragen de cluster openbaar domein om een bord fig. B17 (Sint-Andreaskruis) aan te brengen.

4. De plannen voor de aanleg van de bleekweide en de gedeeltelijke heraanleg van de Langerei werden in het CBS van 16/05 goedgekeurd. Dit dossier kwam op 30/05 voor in de gemeenteraad. Voor deze geplande werken werd er eveneens een omgevingsvergunning goedgekeurd.

Het nieuwe buurtparkje de Bleekweide wordt ontsloten via de Baliestraat en de Eugene Van Steenkistestraat (naar de Julius en Maurits Sabbestraat). Er is geen ontsluiting via de Langerei. Deze beslissing werd genomen omdat er tijdens de omgevingsvergunningprocedures diverse bezwaar- en beroepschriften werden ingediend.

Vraag 1893: Raadslid Annick Lambrecht (25 mei 2022)

Speedpedelecs en ongevallen

De verkoop van fietsen stijgt. Steeds meer mensen nemen de fiets. Door de coronacrisis was er een grote interesse in fietsen, zelfs in die mate dat veel fietszaken uitgeput waren. Ook de verkoop van zgn speedelecs zit in de lift. Een speedelec, of speedbike is een snelle elektrische fiets die trapondersteuning biedt tot 45 km per uur. Met de stijging van het aantal fietsers en speedelecs, kwamen natuurlijk ook de ongevallen.

Daarom volgende vragen:

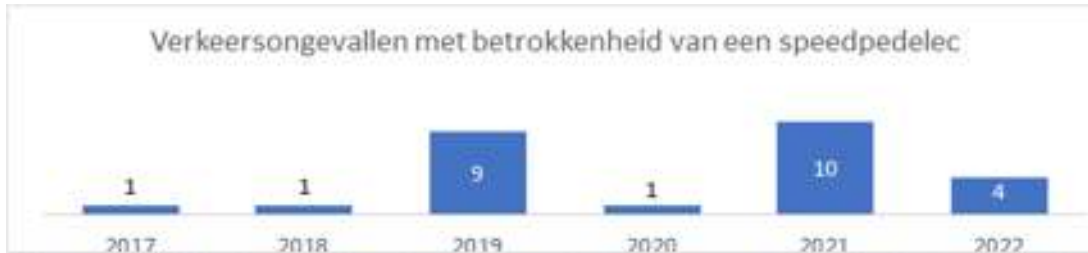
1. Hoeveel ongevallen met speedelecs vonden plaats in 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022 (tot nu) in Brugge ?
2. Hoeveel dodelijke slachtoffers vielen er bij ongevallen met een speedelec in 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022 (tot nu)in Brugge ? . Graag ook een opdeling per leeftijd en geslacht; . -> slachtoffers tot 18 jaar?
 - i. -> slachtoffers van 18 tot 30 jaar?
 - ii. -> slachtoffers van 30 tot 40 jaar?
 - iii. -> slachtoffers van 40 tot 50 jaar?
 - iv. -> slachtoffers van 50 tot 60 jaar?
 - v. -> slachtoffers van 60 tot 70 jaar?
 - vi. -> slachtoffers ouder dan 70 jaar?
3. Hoeveel zwaargewonde slachtoffers vielen er bij ongevallen met een speedelec in 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022 (tot nu)in Brugge ? . Graag ook een opdeling per leeftijd en geslacht; . -> slachtoffers tot 18 jaar?
 - i. -> slachtoffers van 18 tot 30 jaar?
 - ii. -> slachtoffers van 30 tot 40 jaar?
 - iii. -> slachtoffers van 40 tot 50 jaar?
 - iv. -> slachtoffers van 50 tot 60 jaar?
 - v. -> slachtoffers van 60 tot 70 jaar?
 - vi. -> slachtoffers ouder dan 70 jaar?
4. Hoeveel lichtgewonde slachtoffers vielen er bij ongevallen met een speedelec in 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022 (tot nu) in Brugge . Graag ook een opdeling per leeftijd en geslacht; . -> slachtoffers tot 18 jaar?
 - i. -> slachtoffers van 18 tot 30 jaar?
 - ii. -> slachtoffers van 30 tot 40 jaar?
 - iii. -> slachtoffers van 40 tot 50 jaar?
 - iv. -> slachtoffers van 50 tot 60 jaar?
 - v. -> slachtoffers van 60 tot 70 jaar?
 - vi. -> slachtoffers ouder dan 70 jaar?
5. Hoe zal het stadsbestuur gebruikers van een speedelec sensibiliseren naar verkeersveiligheid toe? Wat is het plan van aanpak en de timing?

Antwoord 1893:

Speedpedelecs en ongevallen

Een belangrijke kanttekening: Het is ook belangrijk om mee te geven dat bij de registratie van het gebruikte vervoermiddel bij slachtoffers van verkeersongevallen in een PV een onderscheid wordt gemaakt tussen auto's, moto's fietsen, ... Het gegeven dat het vervoermiddel een speedpedelec is, wordt niet geregistreerd. Hier werden de ongevallen met proces verbaal geselecteerd wanneer de vaststeller van het ongeval in vrije tekst spreekt over een speedpedelec. Volgens de wetgeving is een speedpedelec een bromfiets met een nummerplaat. Aan de hand van de eerste letters "SP" van de nummerplaat kan een selectie gemaakt worden. Op dit ogenblik is de registratie in ISLP (specifiek computersysteem voor lokale politie) nog niet uniform.

1. Evolutie volgende de geregistreerde PV's



2. Aantal dodelijk verkeersslachtoffers

Er vielen geen dodelijke verkeersslachtoffers.

3. Aantal zwaargewonde slachtoffers

Er viel in 2019 één zwaargewond slachtoffer te betreuren. Het was een mannelijke persoon uit de leeftijdscategorie 41 t/m 50 jaar.

4. Aantal lichtgewonde slachtoffers

Leeftijdscategorie	2017		2018		2019		2020		2021		2022		Totaal
	man	vrouw	man	vrouw	man	vrouw	man	man	vrouw	man			
18 t/m 30											2	2	
31 t/m 40			3	1			3			1		8	
41 t/m 50					1	2	2			1		6	
51 t/m 60			2						1			3	
61 t/m 70	1	1	1									3	
Totaal	1	1	6	1	1	5	3	4	22				

22 speedpedelecs gebruikers raakten licht gewond bij een verkeersongeval tussen 2017 en 2022. Wij stellen vast dat er vooral mannelijke bestuurders tussen 31 t/m 40 jaar en 41 t/m 50 betrokken geraken. In 2021 (8) en 2019 (7) geraakten de meeste bestuurders gewond.

5. Hoe zal het stadsbestuur gebruikers van een speedpedelec sensibiliseren naar verkeersveiligheid toe? Wat is het plan van aanpak en de timing?

De lokale politie stelt vast dat er steeds meer speedpedelecs op ons grondgebied rijden. Zo wordt deze vooral als alternatief voor de wagen gebruikt voor woon-werk verkeer. Er wordt al geïnvesteerd in fietssnelwegen, maar op heel wat wegen komen deze speedpedelecs terecht in het gewone verkeer en rijden zij op afgescheiden fietspaden of op de weg (gemengd verkeer).

Momenteel onderzoekt de politie de mogelijke oorzaken van de bovenstaande verkeersongevallen. Op basis van deze resultaten kan dan een specifieke actieplan worden gemaakt om deze ongevallen in toekomst te vermijden. In dit plan zal eerst stilgestaan worden bij het duidelijk informeren en sensibiliseren van alle weggebruikers. Het zal hierbij belangrijk zijn om de andere weggebruikers bewust te maken van dit nieuw type voertuig en ook de gebruikers van een speedpedelec te wijzen op de regels die ook voor hen van toepassing zijn bv. niet rijden in beperkt éénrichtingsverkeer, 30 km/u. in fietsstraten en jaagpaden, ... Het preventieve luik zal daarna ook gevolgd worden door repressief luik. Wij hopen om tegen het einde van 2022 een volledig actieplan klaar te hebben.

Vraag 1894: Raadslid Annick Lambrecht (25 mei 2022)

Koersfietsongevallen

De verkoop van fietsen stijgt. Steeds meer mensen nemen de fiets. Door de coronacrisis was er een grote interesse in fietsen, zelfs in die mate dat veel fietszaken uitgeput waren. Ook de interesse in koersfietsen steeg. Met de stijging van het aantal koersfietsers, kwamen natuurlijk ook de ongevallen.

Daarom volgende vragen:

Hoeveel ongevallen met koersfietsen vonden plaats in 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022 (tot nu) in Brugge .

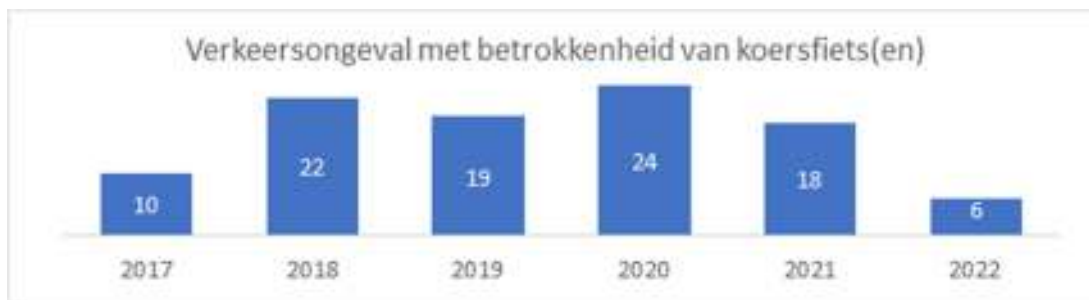
1. Hoeveel dodelijke slachtoffers vielen er bij ongevallen met een koersfiets in 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022 (tot nu) in Brugge
 - . Graag ook een opdeling per leeftijd en geslacht;
 - . -> slachtoffers tot 18 jaar?
 - i. -> slachtoffers van 18 tot 30 jaar?
 - ii. -> slachtoffers van 30 tot 40 jaar?
 - iii. -> slachtoffers van 40 tot 50 jaar?
 - iv. -> slachtoffers van 50 tot 60 jaar?
 - v. -> slachtoffers van 60 tot 70 jaar?
 - vi. -> slachtoffers ouder dan 70 jaar?
2. Hoeveel zwaargewonde slachtoffers vielen er bij ongevallen met een koersfiets in 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022 (tot nu) in Brugge
 - . Graag ook een opdeling per leeftijd en geslacht;
 - . -> slachtoffers tot 18 jaar?
 - i. -> slachtoffers van 18 tot 30 jaar?
 - ii. -> slachtoffers van 30 tot 40 jaar?
 - iii. -> slachtoffers van 40 tot 50 jaar?
 - iv. -> slachtoffers van 50 tot 60 jaar?
 - v. -> slachtoffers van 60 tot 70 jaar?
 - vi. -> slachtoffers ouder dan 70 jaar?
3. Hoeveel lichtgewonde slachtoffers vielen er bij ongevallen met een koersfiets in 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022 (tot nu) in Brugge.
 - . Graag ook een opdeling per leeftijd en geslacht;
 - . -> slachtoffers tot 18 jaar?
 - i. -> slachtoffers van 18 tot 30 jaar?
 - ii. -> slachtoffers van 30 tot 40 jaar?
 - iii. -> slachtoffers van 40 tot 50 jaar?
 - iv. -> slachtoffers van 50 tot 60 jaar?
 - v. -> slachtoffers van 60 tot 70 jaar?
 - vi. -> slachtoffers ouder dan 70 jaar?
4. Hoe zal Brugge gebruikers van een koersfiets sensibiliseren naar verkeersveiligheid toe? Wat is het plan van aanpak en de timing?

Antwoord 1894:

Koersfietsongevallen

Belangrijke kanttekening: De informatie komt uit de databanken van de lokale politie van Brugge. Bij de registratie van het gebruikte vervoermiddel bij slachtoffers van verkeersongevallen in een PV wordt een onderscheid gemaakt tussen auto's, moto's fietsen, ... Het gegeven dat een fiets een koersfiets is, wordt niet geregistreerd. Hier werden de ongevallen met proces verbaal geselecteerd wanneer de vaststeller van het ongeval in vrije tekst spreekt over een koersfiets of racefiets.

6. Evolutie volgende de geregistreeerde PV's



7. Aantal dodelijk verkeersslachtoffers

Er viel in 2021 één dodelijk verkeersslachtoffer. Het ging over een man in de leeftijdscategorie tussen 31 t/m 40 jaar.

8. Aantal zwaargewonde slachtoffers

Leeftijdscategorie	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
	man	man	man	man	man	
< 18			1			1
31 t/m 40			1	2		3
41 t/m 50				1		1
51 t/m 60	3	2			1	6
61 t/m 70			2	1		3
Totaal	3	2	4	4	1	14

Tussen 2017 en 2022 werden 14 ongevallen met zwaargewonde slachtoffers vastgesteld. Wij zien uit onze cijfers dat vooral mannelijke bestuurders tussen 51 t/m 60 jaar zwaargewond geraken. In 2020 (4) en 2021(4) vielen de meeste zwaargewonde slachtoffers.

9. Aantal lichtgewonde slachtoffers

Leeftijdscategorie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
	man	vrouw	man	vrouw	man	vrouw	
< 18	1	1	1	1	1		7
18 t/m 30	2	1	2		7	1	25
31 t/m 40	2		3	1	2	1	10
41 t/m 50	1		4		1	1	7
51 t/m 60	2			1	5	2	11
61 t/m 70			2	1	1	3	7
> 70			2	1		1	5
Totaal	8	2	14	4	15	2	72

Tussen 2017 en 2022 raakten 72 koersfietsgebruikers lichtgewond bij een verkeersongeval. Wij stellen vast dat de leeftijdscategorie 18 t/m 30 jaar de meeste slachtoffers telt. In 2018 (18) en 2019 (17) waren de slachtoffers het grootste.

10. Hoe zal Brugge gebruikers van een koersfiets sensibiliseren naar verkeersveiligheid toe? Wat is het plan van aanpak en de timing?

Momenteel onderzoekt de politie de mogelijke oorzaken van de bovenstaande verkeersongevallen. Op basis van deze resultaten kan dan een specifieke actieplan worden gemaakt om deze ongevallen in toekomst te vermijden. In dit plan zal eerst stilgestaan worden bij informeren en sensibiliseren van deze doelgroep. Het preventieve luik zal daarna ook gevolgd worden door een repressief luik. Wij hopen om tegen het einde van 2022 een volledig actieplan klaar te hebben.

Vraag 1895: Raadslid Dirk Barbier (30 mei 2022)

Verzilten vermijden

Actiepunt 2.6 van het voorgesteld beleid, gaat in op verzilten van de polderwaterlopen en het Boudewijnkanaal, met gevolgen op productief landbouwgebied, door de werking van de zeesluizen. Een zeesluis verliest zoet water aan de zee en brengt zoutwater landinwaarts bij elke sluisbeweging.

Is er een oplossing voor, die dit grote verlies aan kwalitatief zoet water beperkt, zoals in andere havens met een sluis zou moeten gebeuren, wanneer waterschaarste ontstaat.

In Gent werd dit problematisch gevonden, en zouden er, volgens MOW, maatregelen genomen zijn, om dit te beperken. Welke kon ik niet achterhalen.

Het gaat niet enkel om het constante verlies van zoetwater, wat wij met de voorgestelde waterrobuuste maatregelen in Brugge willen tegengaan. Wij denken ook aan de gevolgen voor de landbouwproductie op onze vruchtbare poldergronden door bevloeiing door dit brak water. Toen ik iemand van MOW erover aansprak op het infomoment over Zeebrugge (eind februari), zei hij dat het Boudewijnkanaal heel zout was, en regulering niet effectief meer kon zijn. Op onze samenkomst op de milieuboot 22/5, waar bijna alle Brugse partijen aanwezig waren, werd inderdaad een grote zoutconcentratie gemeten.

Ditzelfde probleem stelt zich ook verder aan de Boudewijnsluis in Brugge, met zoetwater uit het kanaal Gent-Oostende, en brak water uit het Boudewijnkanaal.

Hier ingrijpen kan efficiënter gebeuren, gezien in Oostende zuivering voorzien wordt van dit rivierwater, en geopteerd werd om een ontziltingsinstallatie te plaatsen dmv een duur procédé met zware energetische kosten.

Het toont het belang aan toe te zien op te vermijden verlies aan zoetwater.

Vraag: weet uw aangenomen hydroloog hiervoor een oplossing?

Wat zijn de maatregelen, die in Gent genomen worden, om dit effect te minderen?

Antwoord 1895:

Verzilten vermijden

De waterlopen die u beschrijft (Boudewijnkanaal, kanaal Gent-Oostende) zijn allen bevaarbare waterlopen, in beheer van het Vlaams Gewest, en buiten de bevoegdheid van de Stad. De bevoegdheid van de Stad inzake waterbeheer beperkt zich tot de gemeentelijke riolering en het netwerk aan niet gecategoriseerde onbevaarbare waterlopen buiten poldergebied (binnen poldergebied is de polder bevoegd voor het waterlopenbeheer). Daarnaast kan de Stad als beheerder van de publieke ruimte de verharde oppervlakte verminderen, wat een positief effect heeft op het watersysteem. Met de actie 'Breek uit' stimuleren we als Stad vanaf 1 juli 2022 ook ontharding op private gronden.

Vanuit het onbevaarbare waterlopenstelsel loopt inderdaad zoet water naar de bevaarbare waterlopen. Dat gebeurt voor wat betreft het Boudewijnkanaal via de Zijdellingse vaart. Op momenten van grote verzilting wordt de toevoer aan zoet water daar opgedreven, om verzilting tegen te gaan.

Binnen zijn bevoegdheid (gemeentelijke riolering en niet gecategoriseerde waterlopen buiten grondgebied) maakt de Stad in sterke mate werk van een duurzaam waterbeheer, dat finaal ook bijdraagt aan het tegen gaan van verzilting. Het algemene beleid daar rond is opgenomen in de Brugse klimaatadaptatieplannen die deze legislatuur werden opgemaakt, en momenteel ten volle

in uitvoering zijn. Als meest recente voorbeelden van lopende acties uit het klimaatadaptatieplan die verzilting tegen gaan kunnen we volgende zaken aanhalen:

Op vandaag zijn er al heel wat onthardings- en afkoppelingsprojecten(scheiden van afval -en hemelwater) lopende binnen de stad waarbij de bronmaatregelen op vlak van regenwater steeds van toepassing zijn. Daarbij zetten we in op herbruik, infiltratie en buffering, en pas als laatste op afvoer van het hemelwater naar de riolering.

Bovendien is er net een subsidiedossier ingediend (ikv oproep Vlaggenschip Duinencomplex) om in Zeebrugge grote oppervlaktes te ontharden (site Knapen, markt Zeebrugge en voorplein Stella Maris) waardoor de grondwatertafel terug wordt aangevuld en de druk van het zoetwater de verzilting tegengaat. Binnen de kustgebieden speelt zoetwater een zeer belangrijke rol, deze zoetwaterlens zorgt er onder meer voor dat de achterliggende polders gevrijwaard blijven van verdere verzilting.

In het waterlandschapsproject (WLS) Romboutswervepolder, waar de Stad actief participeert is het ook een van de doelstellingen om de grondwaterstanden voldoende hoog te houden om zo de verzilting van de bodem tegen te gaan. Met de uitvoering van het wegen -en rioleringsdossier Gemeeneweidestraat zal het regenwater van de straat afstromen richting het poldergebied om daar te infiltreren en de grondwatertafel te voeden.

Al de acties in functie van een duurzaam watersysteem worden binnen de Stad getrokken door een stadshydroloog, die per 16 februari 2022 aan de slag is bij de Stad.

Wat betreft de maatregelen in Gent waar u naar verwijst: we konden deze (nog) niet achterhalen, maar nemen verder contact en houden u op de hoogte.

Vraag 1896: Raadslid Annick Lambrecht (1 juni 2022)

Blue-bikes

Blue-bikefietsen zijn niet meer weg te denken uit het straatbeeld in Vlaanderen, ook in Brugge. Ik lees op site Brugge dat er 112 fietsen beschikbaar zijn voor ontleningen dit aan beide kanten van het station.(80 kant centrum en 32 kant Sint-Michiels)
Ik heb volgende vragen :

1 : hoeveel blue-bikes waren beschikbaar in station Brugge en Zeebrugge (aan kant St Michiels en kant binnenstad Brugge). Graag verloop laatste 5 jaar. Groeit dit ? Zijn er plannen tot uitbreiding ?

2 : hoeveel uitlening waren er van blue-bikes , laatste 5 jaar, opgedeeld per maand, opgesplitst kant centrum en kant Sint-Michiels.

3 : Vanaf wanneer waren er bleubikes beschikbaar in Zeebrugge ? Hoeveel uitleningen waren er sindsdien per maand tot nu ?

Antwoord 1896:

Blue-bikes

1. Vandaag beschikt Blue-bike over 112 fietsen aan het station (80 kant centrum, 32 kant Sint-Michiels). In Zeebrugge zijn er 13 fietsen operationeel. Het aantal deelfietsen staat steeds in verhouding met de vraag/het effectieve gebruik. Blue-mobility monitort het gebruik van de fietsen op alle locaties dagelijks. Aan de hand van het effectieve gebruik wordt een prognose gemaakt naar het volgend jaar toe.

Tot het uitbreken van de coronacrisis groeide het aantal Blue-bikes jaar na jaar (zie onderstaande tabel). Nu de coronacrisis (grotendeels) voorbij is, neemt het aantal gebruikers opnieuw sterk toe. Tijdens het eerste kwartaal van 2022 werden er opnieuw even veel fietsen ontleend als voor de

crisis. Wanneer wij het totaal aantal ontleningen bekijken (beide kanten station opgeteld), was mei 2022 bijvoorbeeld de beste meimaand ooit voor Blue-Bike in Brugge. Blue-mobility voorspelt dan ook dat het aantal fietsen vanaf dit jaar weer uitgebreid zal moeten worden. Dit tot 165 fietsen aan het station (kant centrum + Kamgebouw).

Zeebrugge zou voorlopig voldoende fietsen hebben, maar de eerste echte zomer qua gebruik is de aankomende zomer, zodoende is het moeilijk om nu al een uitspraak te doen.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Brugge kant centrum	64	78	80	80	80	80
Brugge Kamgebouw			32	32	32	32
Zeebrugge dorp					7	7
Zeebrugge strand					6	6

2. Zie hieronder het aantal ritten vertrekkende uit kant centrum:



Zie hieronder het aantal ritten vertrekkende uit kant Sint-Michiels:



3. In Zeebrugge is Blue-bike actief sinds 2021. Zie hieronder het aantal ritten per maand:



Vraag 1897: Raadslid Annick Lambrecht (2 juni 2022)

Overdreven snelheid Sint-Godelievewijk Sint-Michiels

Buurtbewoners lieten mij weten dat er nog steeds te snel gereden wordt in de Sint-Godelievewijk in Sint-Michiels.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Is er nog een projectmatige snelheidsprocedure lopende voor deze locatie?
 - a. Zo ja, in welke fase zit die nu en wat zijn de voorlopige resultaten?
 - b. Zo niet, kan een projectmatige snelheidsprocedure worden opgestart?
2. Hoeveel keer en waar werd er geflitst in deze wijk in de afgelopen drie jaar en wat waren de resultaten?

Antwoord 1897:

Overdreven snelheid Sint-Godelievewijk Sint-Michiels

Vraag 1:

In de afgelopen jaren werden al heel wat snelheidsprocedures uitgevoerd in de straten in deze wijk. Hieronder kunt u een overzicht terugvinden daarvan per straat:

SINT-MICHIELSLAAN

- JANUARI 2021: OBJECTIEVE/ANONIEME FASE: 17,34% snelheidsovertredingen geregistreerd.
- MEI – JUNI 2021: PREVENTIEVE/SENSIBILISERENDE FASE: resp. 8,95% (rijrichting Spoorwegstraat) en 11,01% (rr Rijselstraat) snelheidsovertredingen geregistreerd.
 - ➔ Niettegenstaande het licht positief effect op het verkeersgedrag door het oplichten van de gereden snelheid, toonde de gegevensanalyse aan dat er zich nog steeds een snelheidsprobleem stelde. Vandaar dat er in een volgende fase repressieve snelheidscontroles werden uitgevoerd tijdens de piekmomenten.
- JUNI EN SEPTEMBER 2021: REPRESSIEVE FASE:

- JUNI 2021: eerste repressieve controleperiode. Er werden twee repressieve snelheidscontroles uitgevoerd tijdens de piekmomenten: resp. 10,71% (ochtendspits) en 19,33% (avondspits) van de bestuurders beging tijdens deze repressieve fase een snelheidsovertreding.
- JULI – AUGUSTUS 2021: controlevrije periode om de bestuurders de kans te geven hun verkeersgedrag te wijzigen na het verkrijgen van de onmiddellijke inning.
- SEPTEMBER 2021: tweede repressieve controleperiode. Er werden wederom twee repressieve snelheidscontroles uitgevoerd tijdens dezelfde momenten als de eerste controleperiode: resp. 5,5% (ochtendspits) en 14,79% (avondspits) van de bestuurders beging tijdens deze repressieve fase een snelheidsovertreding.
 - ➔ Omdat er na het doorlopen van alle stappen een beperkt snelheidsprobleem bleef bestaan, werd er in deze straat nog periodiek eens een snelheidsindicatiebord geplaatst. Ondertussen werd er een evaluatieprocedure opgestart (echter, gelet op de vele openstaande vragen, kunnen de metingen even op zich laten wachten).

SINT-GODELIEVELAAN:

In deze straat werden nog geen projectmatige snelheidsprocedure opgestart. Wij zullen er een procedure opstarten volgens de gekende aanpak (objectief – preventief – repressief). Wel kunnen wij meegeven dat de Sint-Godelievelaan werd opgenomen op de preventieve prioriteitenlijst 2022 – 2023. Deze prioriteitenlijst wordt jaarlijks opgemaakt en is gebaseerd op een analyse van 7 objectieve en subjectieve indicatoren die te maken hebben met de verkeersveiligheid en/of de verkeersleefbaarheid.

In uitvoering van de preventieve prioriteitenlijst werd in deze straat een snelheidsindicatiebord geplaatst in de periode december 2020 – januari 2021: resp. 8,66% (rr Wagenbruggelaan) en 5,99% (rr Het Kloosterhof) snelheidsovertredingen geregistreerd.

SINT-ARNOLDUSLAAN:

- MAART 2018: OBJECTIEVE/ANONIEME FASE: 32,13% snelheidsovertredingen geregistreerd.
- MEI 2018: PREVENTIEVE/SENSIBILISERENDE FASE: 6,40% snelheidsovertredingen geregistreerd.
 - ➔ Het oplichten van de gereden snelheid bleek een positief effect te hebben op het verkeersgedrag. Daarom werd deze snelheidsprocedure 'on hold' gezet.

Om te evalueren of deze positieve evolutie zich had bestendigd, werd na een periode van enkele maanden een evaluatieprocedure opgestart.

- DECEMBER 2018 – JANUARI 2019: opstart evaluatieprocedure door het plaatsen van het preventief snelheidsindicatiebord: resp. 8,97% (rr Sint-Michielslaan) en 7,15% (rr Heidelbergstraat) snelheidsovertredingen geregistreerd.
 - ➔ De positieve evolutie in het verkeersgedrag bleek bestendigd waardoor de snelheidsprocedure werd afgesloten.

KRAAIENHOF:

In deze straat werd in 2021 een projectmatige snelheidsprocedure opgestart. Hieronder kunt u de resultaten terugvinden:

- JANUARI – FEBRUARI 2021: OBJECTIEVE/ANONIEME FASE: 6,70% snelheidsovertredingen geregistreerd.
 - ➔ Omdat deze resultaten als normaal werden beschouwd binnen de betreffende snelheidszone, werden daar geen verdere stappen ondernomen met betrekking tot de handhaving van de snelheid.

HET GROENEVELD:

In Het Groeneveld werd in 2020 een projectmatige snelheidsprocedure opgestart. Hieronder kunt u de resultaten terugvinden:

- JUNI 2020: OBJECTIEVE/ANONIEME FASE: 14,37% snelheidsovertredingen geregistreerd.

- ➔ De resultaten van deze objectieve meting toonden aan dat, gelet op de gehanteerde grenswaarden, er zich net geen snelheidsprobleem stelde. In deze straat werden geen verdere stappen ondernomen met betrekking tot de handhaving van de snelheid.
- ➔ Omdat de resultaten net tegen de grens aanleunden van een beperkt snelheidsprobleem, zullen wij wel opnieuw een procedure opstarten om de huidige situatie daar eens te evalueren.

WAGENBRUGGELAAN:

In 2017 werd daar een eerste projectmatige snelheidsprocedure doorlopen. Bij alle fasen bleek toen een structureel snelheidsprobleem te bestaan waardoor dit dossier werd overgemaakt aan de wegbeheerder met de vraag om bijkomende maatregelen te onderzoeken. In dat kader werden toen bijkomende wegversmallingen via CBS gerealiseerd.

In 2019 werd dan een nieuwe snelheidsprocedure opgestart. Hieronder vindt u daarover de resultaten:

- NOVEMBER 2019: OBJECTIEVE/ANONIEME FASE: 41,73% snelheidsovertredingen vastgesteld.
- DECEMBER 2019 – JANUARI 2020: PREVENTIEVE/SENSIBILISERENDE FASE: resp. 17,27% (rr Heidelbergstraat) en 15,98% (rr Ten Walle) snelheidsovertredingen vastgesteld.
- FEBRUARI, MAART EN JUNI 2020: REPRESSIEVE FASE:
 - FEBRUARI – MAART 2020: eerste repressieve controleperiode. Er werden twee repressieve snelheidscontroles uitgevoerd tijdens de piekmomenten: resp. 20% (ochtendspits) en 27,27% (avondspits) van de bestuurders beging tijdens deze repressieve fase een snelheidsovertreding.
 - APRIL – MEI 2020: controlevrije periode om de bestuurders de kans te geven hun verkeersgedrag te wijzigen na het verkrijgen van de onmiddellijke inning.
 - JUNI 2020: tweede repressieve controleperiode. Er werden wederom twee repressieve snelheidscontroles uitgevoerd tijdens dezelfde momenten als de eerste controleperiode: resp. 26,15% (ochtendspits) en 27,66% (avondspits) van de bestuurders beging tijdens deze repressieve fase een snelheidsovertreding.

➔ Na het doorlopen van de volledige projectmatige snelheidsprocedure werd bij alle uitgevoerde fasen opnieuw een structureel snelheidsprobleem vastgesteld. Omdat de politionele snelheidsaanpak dus geen (significant) effect had op het verkeersgedrag van de bestuurders werden de resultaten wederom overgemaakt aan de wegbeheerder met de vraag of er nog bijkomende snelheidsbeperkende (infrastructurele) maatregelen mogelijk en haalbaar zijn. In dat kader werden in 2021 de wegversmallingen geoptimaliseerd.

Vraag 2:

In de afgelopen drie jaren werden al verschillende snelheidscontroles uitgevoerd. Velen hiervan werden uitgevoerd in het kader van de projectmatige snelheidsprocedure. Omdat deze resultaten in de vorige vraag al uitvoerig werden uiteengezet, worden deze hier niet meegenomen in de opsomming.

Los van de flitscontroles in het kader van de snelheidsprocedures, werden nog een aantal extra flitscontroles uitgevoerd in deze wijk. Hieronder de resultaten + locaties:

- Sint-Godelievelaan: MEI 2019: 65 voertuigen werden gecontroleerd tijdens de avondspits. Slechts 3,01% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding.
- Sint-Godelievelaan: OKTOBER 2019: 119 voertuigen werden gecontroleerd tijdens de ochtendspits. 24,37% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding.
- Sint-Michielslaan: OKTOBER 2020: 201 voertuigen werden gecontroleerd tijdens de ochtendspits. 14,43% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding.
- Sint-Michielslaan: JANUARI 2021: 149 voertuigen werden gecontroleerd tijdens de avondspits. 18,12% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding.
- Sint-Michielslaan: MAART 2021: 155 voertuigen werden gecontroleerd tijdens de avondspits. 17,42% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding.

Vraag 1898: Raadslid Annick Lambrecht (14 juni 2022)

Parkeerplaats mensen met beperking

- 1 Hoeveel parkeerplaatsen voor personen met een beperking telt Brugge. Graag gegevens voor 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022. Graag een opdeling binnenstad en deelgemeenten.
- 2 Hoeveel inbreuken werden vastgesteld op het parkeren op voorbehouden plaatsen voor personen met een beperking in Brugge en deelgemeenten? Graag gegevens voor 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022.

Antwoord 1898:

Parkeerplaats mensen met beperking

De parkeerwijzer wordt niet jaarlijks gemaakt. Dit zijn de gegevens met verwijderingen en nieuwe parkeerplaatsen inclusief:

Het aantal parkeerplaatsen in 2017-2018:

- Brugge Centrum en Kristus Koning 110
- Sint-Pieters 58 waarvan 52 AZ – Sint-Jan
- Koolkerke 1
- Sint-Jozef 8
- Assebroek 29
- Sint-Andries 64 waarvan 12 Olympia
- Sint-Michiels 9
- Sint-Kruis 22
- Dudzele 4
- Lissewege 1
- Zwankendamme 4
- Zeebrugge 14

Het aantal plaatsen in 2019 -2020:

- Brugge Centrum en Kristus Koning: 126
- Sint-Pieters 59 waarvan 52 AZ – Sint-Jan
- Koolkerke 1
- Sint-Jozef 11
- Assebroek 37
- Sint-Andries 64 waarvan 12 Olympia
- Sint-Michiels 12
- Sint-Kruis 30
- Dudzele 7
- Lissewege 2
- Zwankendamme 7
- Zeebrugge 31

Het aantal plaatsen in 2021-2022

- Brugge centrum en Kristus Koning 135
- Sint-Pieters 60 waarvan 52 AZ-Sint Jan
- Koolkerke 2
- Sint-Jozef 11
- Assebroek 41
- Sint-Andries 64 waarvan 12 Olympia
- Sint-Michiels 15
- Sint-Kruis 30
- Dudzele 7
- Lissewege 3

- Zwankendamme 7
- Zeebrugge 31

Het antwoord op deelvraag 2 wordt u later bezorgd.

Vraag 1899: Raadslid Annick Lambrecht (15 juni 2022)

Grote fietsparkeerplaatsen

In Brugge alsook in vele andere steden zoals vb in Gent rijden naast gewone fietsers ook veel mensen met een bakfiets, of met andere soorten fietsen die niet de standaard afmetingen hebben.

Om die een veilige en comfortabele plaats te geven, zet de stad Gent vandaag op 8 locaties parkeerplaatsen die groter zijn dan de gewone fietsparkeerplaatsen. Het gaat om een experiment. Ik heb volgende vraag :

Plant de stad Brugge ook een experiment of zijn er concrete oplossingen voor het parkeren van fietsen die meer ruimte innemen dan een gewone stadsfiets. Zoja, waar is dit nu reeds mogelijk en hoeveel plaatsen betreft het ?

Antwoord 1899:

Grote fietsparkeerplaatsen

Zoals opgemerkt in de vraag heeft de stad Gent nu een proefproject lopen waarbij er met grote fietsparkeerplaatsen wordt geëxperimenteerd. Het afbakenen van een (grote) fietsparkeerplaats aan de hand van een thermoplastische markering zou in het centrum van Brugge niet gewenst zijn (cf. UNESCO-aspect). Indien er bakfietsparkeerplaatsen in de binnenstad afgebakend zouden worden, dan zal dit gebeuren aan het specifieke bord zoals dit in de Zuidzandstraat ter hoogte van nr. 30 reeds het geval is.

De stad beseft dat bakfietsen meer en meer aangekocht worden. Vaak ter vervanging van een (tweede) auto. De dienst mobiliteit schrijft op heden een beleidskader voor de bakfietsen (grote fietsparkeerplaatsen). Op deze manier wordt Brugge klaargestoomd voor de toekomst. Het beleidskader zal een leidraad geven aan de diensten voor het inrichten van een bakfietsparkeerplaats. Zodra dit beleidskader afgewerkt is, zal hierover verder gecommuniceerd worden.

In afwachting van het beleidskader zijn er geen experimenten voor grote bakfietsparkeerplaatsen gepland. Wij gaan in dialoog met de stad Gent om hun experiment mee op te volgen. Op heden kunnen bakfietsen zich parkeren in de Zuidzandstraat ter hoogte van nr. 30, de fietsenparking in de Sint-Amandsstraat en de fietsenparking onder het Zand.

Vraag 1900: Raadslid Karin Robert (17 juni 2022)

Verkeer Lodewijk Van Malestraat

Bewoners van de Lodewijk van Malestraat klagen al lang ivm het vele en zware verkeer in hun straat.

Grote landbouwmachines met brede opleggers passeren er regelmatig.

De auto's rijden dan soms op het voetpad om deze landbouwmachines door te laten.

Dit gebeurt dagelijks.

Echt een gevaarlijke situatie.

Bewoners klagen ook dat door het vele en vooral zware en brede verkeer de buitenspiegels van hun personenwagens worden afgereden of worden stuk gereden.

Daarom zijn er bewoners die hun auto's zelfs 'op' de stoep parkeren.

Met boetes tot gevolg.

Een onhoudbare situatie.

Mijn vragen:

- Is het mogelijk om in deze straat, Lodewijk van Malestraat:
 - °het soort doorgaand verkeer vast te stellen?
 - °het aantal doorgaand verkeer vast te stellen?

- Is het mogelijk iets te doen aan dit gevaarlijk probleem en dit op vraag van de bewoners van de straat?

Antwoord 1900:

Verkeer Lodewijk Van Malestraat

Naar aanleiding van eerdere vragen uit deze wijk hebben wij in 2019 een herkomstbestemmingsonderzoek uitgevoerd (voor corona) om inzichten te krijgen in het verkeer in de ganse wijk. Deze resultaten werden ook reeds uitvoerig besproken op de infomomenten afgelopen september.

Hieruit bleek dat van al het verkeer dat via de Maalse Steenweg de Lodewijk van Malestraat binnenrijdt, ongeveer één derde via de Pijpeweg wegrijdt en een kleine 10% via de Malehoeklaan. In de omgekeerde richting rijdt ongeveer 20% van het noordelijke verkeer via de Lodewijk van Malestraat.

Samen met de resultaten in de Vijversdreef, was dit de start van het onderzoek om de circulatie in de wijk aan te passen. Het doorgaand verkeer willen wij zoveel als mogelijk ontmoedigen om de wijk in te rijden. Daarom dat het college van burgemeester en schepenen in maart 2020 de drievoudige knip had goedgekeurd. Dit werd echter omwille van het grote protest van bewoners, vooral uit de Malehoekwijk, uiteindelijk niet uitgevoerd. Hetzelfde lot was alle andere voorstellen beschoren die uitgewerkt werden om deze situatie op te lossen.

Ondertussen hebben wij samen met de dienst mobiliteit en politie al verschillende keren samengezeten met vertegenwoordigers van de volledige wijk, ook bewoners uit de Lodewijk van Malestraat, om tot een door de wijk gedragen oplossing te komen.

Vraag 1901: Raadslid An Braem (28 juni 2022)

Distributiecabine Notelarendreef

Aan het speelplein aan het einde van de Vlierstraat zal de distributiecabine afgebroken worden en voorziet Fluvius een cabine maar dit op een andere plaats.

De cabine zal een groot deel van het grasplein innemen.

- Waarom wordt deze inplanting gekozen?
- Waarom kan de huidige locatie niet behouden blijven?
- Is er geen enkel ander alternatief? Bvb verkaveling Notelarendreef?
- Welke omwonenden werden aangeschreven voor het openbaar onderzoek? Werden er bezwaren ingediend?

Antwoord 1901:

Distributiecabine Notelarendreef

1. Waarom wordt deze inplanting gekozen?

Omdat dit na onderzoek binnen de technische, administratieve en geografische beperkingen de beste bleek. Er is gekozen voor die locatie **onder andere** omdat we dan verder verwijderd zijn van een recreatieve zone (speelplein, petanquebaan), maar daarnaast spelen ook diverse technische overwegingen.

2. Waarom kan de huidige locatie niet behouden blijven?

Omdat een cabine die klaar staat voor de eisen van vandaag én van de toekomst grotere afmetingen met zich meebrengt, zowel van gebouw als van benodigde grond en die op de bestaande locatie niet beschikbaar was. We zijn daar eigenaar van slechts 9m² en de nieuwe cabine zelf beslaat al 9,315m² terwijl de minimaal noodzakelijke ruimte 25,62m² $(2,7+2)*(3,45+2)$ is, maar we dit naar boven afronden naar 30m² $(5,5*5,5)$, zodat mochten we later een nog grotere cabine moeten plaatsen die geschikt is voor grotere vermogensafgifte, we niet weer tegen dezelfde problematiek aanbotsen als op heden.

3. Is er geen enkel ander alternatief?

De gekozen locatie is binnen de technische en maatschappelijke randvoorwaarden en overwegingen naar voor geschoven door Fluvius, als het beste alternatief voor de huidige ongeschikte, te beperkte locatie. Dit gebeurde in overleg met de dienst Openbaar Domein van de stad.

4. Welke omwonenden werden aangeschreven voor het openbaar onderzoek?

Voor deze vraag wordt info opgevraagd bij Cluster Omgeving en wordt u het antwoord nagestuurd.

ACHTERGROND

1. Referentie bij Fluvius: netwerk 291118, cabinenr. 11987, cabinenaam: Notelarendreef, bouwaanvraag ingediend in augustus 2020, bouwaanvraagplan in bijlage.
2. Aanleiding en vervolgstappen: In 2016 is de huidige elektriciteitscabine bij Fluvius in een interne lijst van prioritair aan te pakken hoogrisico-cabines naar boven gekomen. De risico's moeten naar een aanvaardbaar niveau worden gebracht. Iedereen die in het bezit is van een elektriciteitscabine is wettelijk verplicht om een risico-analyse te maken, prioriteiten in zijn cabine-patrimonium voor wegwerken risico's vast te leggen en een investeringsplan op te stellen en uit te voeren.

Vervolgens wordt nagekeken of het wegwerken van de risico's binnen de bestaande behuizing mogelijk is. In het concrete geval gaat dat niet.

De volgende vraag die Fluvius zich stelt is of ze over voldoende grond beschikken om de bestaande cabine te vervangen door een conforme cabine op dezelfde plaats; dat is hier niet het geval. Deze conforme cabine zoals vermeld op het bouwaanvraagplan is minder compact dan de vroegere cabine. Daar zijn drie redenen voor:

- het vermogen dat Fluvius uit de distributiecabines moet leveren wordt groter en groter (elektrische mobiliteit, warmtepompen,...) -> grotere krachttransformatoren nodig, betere ventilatie nodig;
- Er dient om milieu redenen een geschikte olie-opvang te zijn onder de krachttransformator (bij ontploffing/scheur geen isolerende olie lekken uit transformator in de natuur).
- hedendaagse (geprefabriceerde) cabines zijn veiliger zijn voor bedienaars en passanten.
 - Sterke wanden kunnen overdrukken bij explosie kanaliseren naar de daarvoor voorziene uitlaatopeningen zo nodig...
 - Zo is er een zone van minstens een meter breed rond een hedendaagse vrijstaande cabine die zo ingericht wordt dat het risico op elektrocutie door

stapspanning op een aanvaardbaar niveau wordt gebracht, voortschrijdend inzicht...

Volgende stap: Fluvius kijkt na binnen welke perimeter rond de bestaande locatie, gegeven de plaatselijke net technische beperkingen, ze op zoek zouden kunnen gaan naar een geschikte nieuwe stek. Die perimeter is beperkt: als te ver uitgeweken wordt kan het gebeuren dat klanten op het einde van het net door de grotere verliezen in de problemen komen (elektrische spanning beantwoordt aan norm, correct functioneren verbruikers) alsook dat injectietoestellen zoals omvormers van zonnepanelen er ook de brui aan geven.

Bij voorkeur wordt de elektriciteitsdistributiecabine dicht bij een verharde openbare weg opgesteld omwille van exploitatiedoelinden (vervangen/verzwaren krachttrafo, aansluiten noodgenerator, meetwagen,...).

Met deze eisenbundel stuurt Fluvius een landmeter op pad die grond zoekt, geschikte eigenaars contacteert en compromis/overeenkomst opstelt (verwerving, opstal,... - >notariële akte). Zo is Fluvius beland op de locatie van de huidige aanvraag.

Bij deze problematiek wordt Fluvius frequent met het NIMBY-syndroom geconfronteerd. Niemand kan nog zonder elektriciteit, maar niemand wil een cabine in zijn omgeving.