

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

27ste jaargang  
nr. 5 – 31 januari 2023

---

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

## Vraag 2085: Raadslid Annick Lambrecht (15 november 2022)

### Sluipverkeer door Lissewege

Een lang aanslepend probleem in Lissewege is het gebruik van onder meer de Ter Doeststraat als alternatief voor de N31. Voertuigen komende van de N31 uit Zeebrugge gebruiken de dorpskern van Lissewege om via Dudzele naar de bedrijventerreinen te rijden gelegen ten noorden van Brugge, om zo een omslachtige omweg in lengte en tijd via de N31 en Blauwe Toren te vermijden.

Om die reden vroeg het stadsbestuur herhaaldelijk aan de Vlaamse regering om een op- en afrittencomplex ter hoogte van de Stationsweg richting Dudzele te realiseren om zo het sluipverkeer in Lissewege tegen te gaan.

Gezien er ons nog steeds klachten over sluipverkeer door Lissewege blijven bereiken stelde ik inmiddels een schriftelijke vraag aan minister van mobiliteit Lydia Peeters. De minister stelt in haar antwoord dat een op- en afrittencomplex ter hoogte van de Stationsweg strijdig is met de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en dat het nemen van maatregelen voor sluipverkeer in Lissewege door de wegbeheerder, de Stad Brugge, dient overwogen te worden.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Wat is uw reactie op het antwoord van de Vlaamse minister van Mobiliteit?
2. Welke maatregelen zal het stadsbestuur nemen om paal en perk te stellen aan het sluipverkeer door Lissewege via de Ter Doeststraat?

Bijlage: vraag en antwoord nr. 28 Vlaams Parlement

### SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 28  
van **ANNICK LAMBRECHT**  
datum: 4 oktober 2022

aan **LYDIA PEETERS**  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

#### *Sluipverkeer dorpskern Lissewege - Maatregelen*

Een lang aanslepend probleem in het Brugse polderdorp Lissewege is het gebruik van onder meer de Ter Doesstraat als alternatief voor de N31. Achtergrond van dit ongewenst sluipverkeer is dat voertuigen komende van de N31 uit Zeebrugge de dorpskern van Lissewege gebruiken om via Dudzele naar de bedrijventerreinen te rijden gelegen ten

noorden van Brugge, om zo een omslachtige omweg in lengte en tijd via de N31 en Blauwe Toren te vermijden.

1. Overweegt de minister om in te gaan op de herhaaldelijke vraag van het stadsbestuur van Brugge om in een bijkomend op- en afrittencomplex ter hoogte van de Stationsweg richting Dudzele te voorzien om zo het sluipverkeer door de dorpskern van Lissewege tegen te gaan?
2. Welke eventuele andere maatregelen om het sluipverkeer een halt toe te roepen, zullen worden genomen en wanneer?

**LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

**ANTWOORD** op vraag nr. 28 van 4 oktober 2022

van **ANNICK LAMBRECHT**

1. Een bijkomende op/afrit van de A11 ter hoogte van Dudzele werd in het verleden niet weerhouden, gezien dit strijdig is met de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Het RSV stelt dat het gebied rond Dudzele door wegen van lagere categorie moet ontsloten worden. Bovendien geeft het RSV aan dat het aantal op- en afritten op hoofdwegen beperkt moeten worden om de doorstroming en de veiligheid te garanderen, een nog altijd relevant principe. Daarbij wordt een tussenafstand van 8 tot 10 kilometer voorop gesteld. Hoe dan ook zou een bijkomende oprit ter hoogte van de stationsweg bijzonder kort na de wisselaar A11/N31 komen te liggen om deze verkeersveilig in te richten voor alle verkeer. Daarom dat nu enkel op- en afritten voor de hulpdiensten voorzien zijn, enkel te nemen als prioritair voertuig.
2. Het nemen van maatregelen voor sluipverkeer van en naar Dudzele via de Ter Doeststraat op Lissewege dient door de wegbeheerder, de stad Brugge, overwogen te worden.

## **Antwoord 2085:**

### **Sluipverkeer door Lissewege**

Onze dienst Mobiliteit en de lokale politie volgen zoals steeds deze meldingen met bijzondere aandacht op. Onderstaand vindt u een genuanceerd antwoord op de twee vragen:

Zoomen wij in op de oostelijke zijde van de N31, dan blijkt uit tellingen in 2018 op de Ter Doeststraat een klassiek patroon met een ochtendspits richting Zeebrugge van ca. 90 voertuigen een piek die ook 's avonds terugkomt. In de andere richting naar Dudzele zien wij enkel 's avonds een duidelijke piek. Gelijktijdig met de verkeerstelling in de Ter Doeststraat werd ook in het Lisseweegs Vaartje geteld. In de tellingen zien wij geen uitgesproken pieken verschijnen en de intensiteiten komen bijna nooit boven 50 voertuigen per uur per richting uit. De veronderstelling dat het woon-werkverkeer waargenomen in de Ter Doeststraat ook terug te vinden is in het Lisseweegs Vaartje blijkt niet te kloppen of zal slechts in beperkte mate, d.w.z. in lagere aantallen, zich voordoen. Wij kunnen kortom stellen dat er zich geen route met significante intensiteiten naar doorgaand verkeer aftekent en derhalve kunnen wij ook niet stellen dat er echt sprake is van sluipverkeer doorheen het witte polderdorp.

Zoomen wij tot slot in op de meldingen inzake het vrachtverkeer stellen wij vast dat dit na talrijke maatregelen in 2019 – 2021 sterk gereduceerd is (zie verder). Dit wordt ook bevestigd uit tellingen waarbij het aandeel vrachtverkeer marginaal is en toe te wijzen is aan "onvermijdbare" lokale bediening van horeca, tractoren en andere bestemmingen.

Wij dienen te concluderen dat de meldingen zeer sterk te nuanceren zijn op basis van deze cijfers. Een correlatie met de A11 is ook niet te vast te stellen. Hiermee willen wij uiteraard niet gesteld hebben dat er geen probleem is, wij beseffen immers dat het smalle stratenpatroon en de kassei-

bestrating zorgt dat geluid en trillingen hier versterkt voorkomen en kunnen drukken op de leefbaarheid in het historische centrum.

Waar er wel een probleem is, hebben wij uiteraard wel ingegrepen.

- In het voorjaar 2019 werd in de Gijzeleweg een rijbaankussen geplaatst die snelheidsremmend werkt en zo de schoolomgeving veiliger maakte.
- Het aanvullend reglement vrachtroutenetwerk voor Zwankendamme en Lissewege is in werking vanaf oktober 2018. Dankzij dit reglement is de tonnagebeperking in de polderdorpen uitgebreid en sluitend gemaakt. Alleen lokaal vrachtverkeer (bv. een brouwer of bouwfirma) is er nog toegelaten. In 2021 werden nog bijkomende signalisatieborden geplaatst.
- Snelheidsremmende maatregelen zijn in de kern van Lissewege ter hoogte van Onder de Toren uitgevoerd in mei 2019. Het gaat hier om een proefopstelling waarbij via paaltjes en bloembakken de rijweg/bocht werd ingesnoerd. Dit proefproject werd eind 2019 positief geëvalueerd en bestendigd wat ook kansen bood voor bijkomende terrassen.
- In 2019 werd – dit ook in uitvoering van het Masterplan Fiets – een fietsdoorsteek tussen Ter Doeststraat en Boudewijnkanaal gerealiseerd om het fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer te ontvlechten in het eerste, zuidelijke, segment van de straat.
- In 2019 en geoptimaliseerd in 2020 werden wegversmallingen en fietssuggestiestroken gerealiseerd in Ter Doeststraat. Als werd ook de zone 30 bij het binnenrijden van het dorp uitgebreid.
- In overleg met AWW werd in 2020 en 2021 in geoptimaliseerde signalisatie op de N31 voorzien, dit zowel ter aankondiging van Lissewege voor bezoekers –toeristen als ter aankondiging van de lengtebeperking in Lissewege.
- In navolging van Buurt aan de Beurt nam de burgemeester het initiatief om een bewonersbevraging te organiseren waarbij twee denksporen werden afgetoetst, nl. invoeren van gewijzigde circulatierichting in het dorp en de realisatie van een filter op de Ter Doeststraat.
  - Wordt ingezoomd op denkspoor 1 voor realisatie van een filter op de Ter Doeststraat dan leert de bevraging dat er absoluut geen draagvlak is voor deze maatregel noch globaal noch bij de bewoners:
    - globaal: ja 4% - nee 96%
    - antwoorden uit Lissewege: ja 14% - nee 86%
    - antwoorden uit Zeewege: ja 6% - nee 94%
    - antwoorden uit Zwankendamme: ja 1% - nee 99%
  - Wordt ingezoomd op het denkspoor 2 voor een gewijzigde circulatierichting in het dorp, dan leert de bevraging dat er eveneens geen draagvlak is voor deze maatregel noch globaal noch bij de bewoners:
    - globaal: ja 6% - nee 94%
    - antwoorden uit Lissewege: ja 24% - nee 76%
    - antwoorden uit Zeewege: ja 7% - nee 93%
    - antwoorden uit Zwankendamme: ja 10% - nee 90%
- Momenteel onderzoeken politie en mobiliteit andere mogelijkheden om het doorgaand verkeer te reduceren. Meer nieuws daarover begin februari.

Tot slot wensen wij nog te wijzen op enkele studies die lopende zijn:

- In het kader van de fietssnelweg F31 werd in 2020 – 2021 een startnota opgemaakt door het stadsbestuur Brugge die focuste op zowel de westelijke tangent als op de fietsinfrastructuur N31. Er werd hierbij ook een quick win geïdentificeerd om in de doortocht de fietsoversteken over de N31 alsook de fietspaden langsheen de N31 te optimaliseren. Een dossier voor de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid werd opgemaakt en werd begin 2022 goedgekeurd. Wij hopen dat AWW in 2023 deze werkzaamheden kan inplannen.
- In het kader van de nieuwe wegategorisering die de Vlaamse Regering uitwerkte en de selectie van de N31 als Vlaamse Hoofdweg zijn er kansen om de N31 ten noorden als ten zuiden van Lissewege te optimaliseren. Dit ook, wij verwijzen naar de startnota die ik reeds aanhaalde, als win-win voor fietsers.
- Een delegatie van het college trad in overleg met AWW waarbij wij, met betrekking tot de oprit, eenzelfde antwoord kregen als wat de minister in het parlement meegaf. Wij kunnen wel al meegeven dat er op de N31, ter hoogte van de Stationsstraat, een dynamische zone 30 met

extra infrastructurele maatregelen ter optimalisatie van de oversteekbaarheid, zal gerealiseerd worden.

- Tot slot herhalen wij ook ons engagement om, in de mate van het mogelijke, in te blijven zetten op een opvolging van deze meldingen. Zoals u vernam staan er zo reeds diverse evaluatieprocedures ingepland.

### **Vraag 2086: Raadslid Annick Lambrecht (12 december 2022)**

#### **Verkeersbord 'fietsers' bij werven**

In de media vernamen we dat Stad Gent aannemers verbiedt om een bord 'fietsers afstappen' te plaatsen. In de plaats vragen ze hen na te denken over een echte omleiding.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Overweegt Stad Brugge ook zo'n maatregel te nemen?
2. Zo niet, waarom niet?

#### **Antwoord 2086:**

#### **Verkeersbord 'fietsers afstappen' bij werven**

In Brugge worden de vergunningen inzake de inname openbaar domein naar aanleiding van het uitvoeren van wegenwerken, bouwwerken en andere werkzaamheden afgeleverd door de Unit Verkeersbelemmeringen van de politie. Deze dienst bepaalt autonoom welke veiligheidsmaatregelen er moeten genomen worden om de inname van het openbaar domein op een zo veilige mogelijk manier te laten gebeuren, zowel naar de aanvrager zelf als naar de andere weggebruikers toe.

In een beperkt aantal gevallen dringen zich inderdaad verkeersmaatregelen op om de passage van de andere (zwakke) weggebruikers ter hoogte van de inname van het openbaar domein te garanderen, doch dit kan op diverse manieren worden uitgewerkt. Dit vergt maatwerk en daarbij is het zeker niet de bedoeling om het gebruik van borden zoals 'fietsers afstappen' resoluut te verbieden. Alhoewel het gebruik van dergelijke signalisatie geen enkele wettelijke basis vormt om sanctionerend op te treden tegenover weggebruikers die dit negeren, kan dit bord wel een nuttige aanvulling vormen op andere maatregelen die door de vergunningverlenende overheid worden opgelegd.

Zo kan – op straffe van het niet verlenen van de vergunning – aan de aanvrager worden opgelegd dat er steeds een veilige doorgang moet zijn ter hoogte van de inname van openbaar domein. Dit kan gerealiseerd worden door bv. een afgescheiden fietsdoorgang te voorzien of – wanneer dit infrastructureel niet mogelijk is – door een omleidingsroute voor fietsers aan te duiden. Hiervoor wordt dan wel gebruik gemaakt van wettelijke signalisatie (bv. verbodsborden C1 of C3, ...) die de passage ter hoogte van de werfzone verbiedt en omleidingsborden (F41) die de fietsers een veilig alternatief rond de werfzone aanbieden.

Dit neemt echter niet weg dat in een aantal gevallen (bv. wanneer de omleidingsroute dermate lang zou zijn waardoor er kan verwacht worden dat fietsers deze toch niet zullen volgen) het nog steeds opportuun kan zijn om informatieborden zoals 'fietsers afstappen' of 'fietsers en oversteken en voetpad volgen' aan te brengen wanneer dit op een veilige manier kan uitgevoerd worden. Het straatpatroon op vele plaatsen, vooral in de Brugse binnenstad, laat trouwens dikwijls geen andere opties toe.

Het streven naar een veilige inname van het openbaar domein ten behoeve van alle partijen is een voortdurende opdracht van de Unit Verkeersbelemmeringen.

### **Vraag 2087: Raadslid Annick Lambrecht (3 januari 2023)**

#### **Plaatsing fietsnietjes Zwaluwenstraat**

Een tijdje geleden diende ik op suggestie van buurtbewoners een schriftelijke vraag in met de vraag om fietsnietjes te plaatsen in de Zwaluwenstraat ter hoogte van de A-mode (naast de reeds aanwezige fietskluizen).

Daarop kreeg ik volgend antwoord:

“De plaatsing van fietsnietjes wordt steeds getoetst aan het beleidskader fietsparkeren. In het gedeelte tussen de Kardinaal Mercierstraat en de Leopold II-laan is het plaatsen van fietsnietjes om twee redenen niet opportuun. Ten eerste hebben heel wat woningen een voortuin en/of een garage waardoor deze bewoners reeds de mogelijkheid hebben om hun fiets op eigen terrein te plaatsen. Bovendien zijn fietsnietjes hier ruimtelijk niet inpasbaar door de smalle voetpaden en opeenvolging van garages. In de Zwaluwenstraat tussen de Kolenkaai en de Leopold II-laan zijn er geen woningen, enkel handelszaken. De afstand naar de woningen is te ver om deze te kunnen gebruiken door de bewoners.”

Betrokken buurtbewoners blijven vragende partij om fietsnietjes op deze locatie te plaatsen, gezien zij niet over een voortuin en/of garage beschikken. Indien zij hun fietsen tegen hun gevel plaatsen wordt de vrije doorgang op het voetpad versperd wat zij uiteraard niet willen, maar uit noodzaak toch moeten doen.

Graag herhaal ik dus mijn vraag:

1. Kunnen er fietsnietjes worden geplaatst naast de fietskluizen in de Zwaluwenstraat?
2. De reeds aanwezige fietsnietjes in de Kolenkaai die ter hoogte van de gebouwen van Fluvius werden geplaatst, zijn blijkbaar – volgens buurtbewoners – nooit in gebruik. Kunt u deze dan niet beter weghalen en verplaatsen naar een nuttigere locatie?

## **Antwoord 2087:**

### **Plaatsing fietsnietjes Zwaluwenstraat**

1. De dienst mobiliteit zal dit onderzoeken en voorleggen aan het MOVE-overleg (overleg tussen mobiliteit, verkeer en cluster openbaar domein). Nadien zal een nota aan het college worden voorgelegd. Zodra beslist houden wij u verder op de hoogte.
2. De fietsnietjes aan de Kolenkaai zijn in functie van het nabij gelegen skatepark. Dit zodat jongeren hun fiets niet her en der zouden parkeren. Deze fietsnietjes worden niet verwijderd.

## **Vraag 2088: Raadslid Janos Braem (4 januari 2023)**

### **OV-plan**

Plan openbaar vervoer

In 2020 werd een nieuw openbaar vervoersplan goedgekeurd voor de vervoerregio Brugge. Het bevatte een aantal mooie principes zoals een goede frequentie op de hoofdassen en minder bussen in de binnenstad.

We zijn meer dan twee jaar later en binnen 6 maanden zou het openbaar vervoersplan moeten ingevoerd worden. Daarom had ik graag een stand van zaken gehad.

- Kan je de meest actuele kaarten met buslijnen (kernnet/aanvullend net/nacht, week/spits/weekend/schoolvakanties) doorsturen?
- Wat zijn de meest actuele kaarten met haltes?

Het gebeurde regelmatig dat busroutes naar aanleiding van evenementen omgeleid worden. Dit gebeurt zeer regelmatig, gezien het grote aantal evenementen in de binnenstad. Nu komt een kans om de bussen een route te laten volgen die nog steeds doorheen de binnenstad gaat, maar waardoor minder aanpassingen nodig zijn aan het net op basis van actuele situaties. Daarom dus de vraag:

- Zijn de busroutes minder gevoelig voor wijzigingen n.a.v. evenementen in de binnenstad?
- Zullen evenementen beter kunnen aangepast worden om minder impact te hebben op buslijnen?

## **Antwoord 2088:**

### **OV-plan**

De meest actuele kaarten met de exacte routes en haltes zijn nog niet beschikbaar. De Lijn is deze naar aanloop van de gefaseerde uitrol "fase 1 – juli 2023" volop aan het voorbereiden. De opmaak van dergelijke detailkaarten zijn enorm arbeidsintensief en kunnen niet zomaar om de haverklap aangepast worden. De overzichtskaart (zie ook bijlage) wordt op de VerVoerRegioRaad van februari voorgelegd ter goedkeuring. In deze VVRR wordt de definitieve start van fase 1 – juli 2023 vastgelegd en afgeklopt. Daarna kan De Lijn aan de slag om deze detailkaarten visueel op punt te zetten. Wij verwachten dat deze in maart kunnen afgeleverd worden. In bijlage hebben wij ook de reeds afgeklopte frequenties van de lijnen bijgevoegd (zie 2020\_GR\_00340 - Mobiliteit - kennisgeving voorlopige vaststelling van het openbaar vervoerplan).

Afhankelijk van de aard van het evenement kunnen deze nog steeds een impact hebben op het bus routenetwerk. Denk maar aan een autoloze zondag of de bloedprocessie, waarbij er meerdere straten in de binnenstad afgesloten worden. Tijdens evenementen van dergelijke grootte, zullen de bussen nog steeds een omleiding dienen te volgen. Het is wel zo dat de bussen vanaf 01/07/2023 niet meer op de markt rijden (Steenstraat-Wollestraat) waardoor alle evenementen op de markt geen hinder meer zullen vormen voor de bussen. Ook in het weekend is er voorzien om standaard niet meer door de Geldmuntstraat – Noordzandstraat te rijden, waardoor zo geanticipeerd wordt op evenementen in deze zone. Wij proberen steeds in onderling overleg met de andere stadsdiensten (waaronder evenementen) de routes van De Lijn maximaal te vrijwaren van evenementen zonder doorgang of wegenwerken met sterke hinder. Dit zullen wij blijven bewaken.

Bijlage: VVR Brugge – Kaarten KN-AN: <https://we.tl/t-Jq3HxJqarV>



23004 Bijlage 3 -  
VVR Brugge - Overzi

Bijlage:



23004  
Bijlage-2023.01.09 -

Bijlage:

## **Vraag 2089: Raadslid Andries Neiryck (6 januari 2023)**

### **Aanpak sluitstorten bij glascontainers**

Nogal wat burgers storen zich, terecht, aan de vele sluitstorten bij glascontainers en afvalcontainers.

In bijlage zie je er één van in de weidestraat, deze week.



Een paar vragen:

- Wat zet stad Brugge in om dergelijke sluikestorten te voorkomen?
- Zijn er afval of-glascontainers waar er camerabewaking is?
- Hoe hoog zijn de boetes op dergelijke sluikestorten?
- Kunnen deze sluikestorten eventueel meegenomen worden bij de reguliere wekelijkse ophalingen?

### **Antwoord 2089:**

#### **Aanpak sluikestorten bij glascontainers**

Naast een duidelijke vermelding op de glasbollen zelf dat sluikestort strafbaar is, liep in de periode 11/2014-2/2019 een sensibiliseringsactie "Geen broel rond de glasbol", waarbij in die periode simultaan 7 grote borden van >1m<sup>2</sup> werden geplaatst aan verschillende glascontainers. In totaal werden 54 locaties tijdelijk van sensibiliseringsborden voorzien in die periode.

Sedert 2019 worden kleinere sensibiliseringsborden op tijdelijke basis geplaatst op die locaties waar de dienst Openbaar Domein de grootste problemen vast stelt.

Sluikestorten waar mogelijks bescheiden van daders in terug kunnen worden gevonden, worden ook zo veel mogelijk onderzocht door bevoegde GAS-vaststellers van de dienst Openbaar Domein. Daarnaast worden 2 verplaatsbare camera's ingezet sedert 19/1/2021 op sluikestortgevoelige plaatsen, o.a. aan glascontainers.

Sedert de opstart van het cameraproject werden in totaal 9 verschillende glascontainers gemonitord over een totale periode van 17 maanden.

De sanctionerend ambtenaar van de preventiedienst geeft mee dat de boetes afhankelijk zijn van heel wat factoren (al/dan niet verzwarende of verzachtende omstandigheden, recidive, soort en hoeveelheid van het aangetroffen afval, ...). In de praktijk lopen deze boetes op van 60 euro tot en met 350 euro. Deze vorm van sluikestorten wordt zeer ernstig genomen door de sanctionerend ambtenaar en aan elke vaststelling wordt gevolg gegeven via een effectieve geldboete en/of een bemiddeling. Een waarschuwing wordt niet gegeven in geval van sluikestort rond glascontainers.

De sluikestorten kunnen niet worden mee genomen bij de reguliere wekelijkse ophalingen van bv. restafval of PMD omdat er vaak meerdere afvalsoorten aanwezig zijn rond de containers. Daarom worden deze sluikestorten minstens wekelijks (tot op sommige locaties dagelijks) verwijderd door de ploegen van Openbaar Domein tijdens hun ledigingsrondes van de openbare afvalmanden waarbij specifieke afvalsoorten zoals klein gevaarlijk afval, elektrische toestellen, ... apart worden mee genomen met het voertuig of via een afzonderlijke ophaalbeurt worden verwijderd.

### **Vraag 2090: Raadslid Pascal Ennaert (9 januari 2023)**

#### **Busverkeer Langerei**

Sinds enkele dagen wapperen zwarte vlaggen en doeken in de buurt van de Langerei en de Spiegelrei en een deel van de Komvest als teken van protest voor het vele busverkeer dat door deze straten rijdt.

Het toegenomen busverkeer is te wijten aan de werken aan de Sint-Jorisstraat-Vlamingdam. Ondertussen is er ook extra verkeer bijgekomen door de wegwerkzaamheden in de Julius & Maurits Sabbestraat.

Naast alle normale verkeer betekent dat dat er tot wel 440 bussen per dag deze straten passeren, tot wel 25 bussen per uur oftewel 1 bus elke 2,5 minuten.

Graag had ik een antwoord ontvangen op de volgende vraag: Bent u bereid in overleg te gaan met De Lijn om het aantal lijnbussen aan de Langerei te beperken door een voorafname te doen op het principe dat niet elke stadsbus door de binnenstad dient te rijden?

Immers, in het op til zijnde nieuwe vervoersplan dat voor half dit jaar voorzien is, is de verschuiving van de doorgang van vele stadsbussen naar de stadsring sowieso voorzien.

## **Antwoord 2090:**

### **Busverkeer Langerei**

In het kader van het Decreet Basisbereikbaarheid werd in de schoot van de Vervoerregioraad gewerkt aan een nieuwe openbaar vervoerplan. Dit plan werd goedgekeurd in 2020 echter de implementatie verliep moeizaam waarbij initiële streefdata meermaals verschoven werden door overmacht (praktische - juridische - e.a. uitdagingen).

Op 11 augustus 2022 verstuurde minister van Mobiliteit Peeters een persbericht waarin ze de gefaseerde, progressieve uitrol van basisbereikbaarheid aankondigt vanaf januari 2023 (fase 0: Bussen rijden niet langer door de Steenstraat via de Markt en de Wollestraat). De Lijn zal bij die uitrol operationeel het voortouw nemen en in samenwerking met de vervoerregio's op een gestage manier de wijzigingen in het gehele vervoernet vraag gestuurd uitrollen, steeds met de belangen van de reiziger voor ogen. De gefaseerde uitrol komt in de plaats van de "big bang" (d.w.z. de volledige én in één fase implementatie van het OV-plan) die tot nu vooropgesteld was.

Het is de uitdrukkelijke wens van de minister om gefaseerd uit te rollen binnen een budgetneutraal kader. De gefaseerde, progressieve uitrol houdt de realisatie voor ogen van het vervoersplan dat onze regio goedgekeurd heeft. De fasering houdt ook rekening met de noodzakelijke beschikbaarheid van het vervoer op maat. Voor de duidelijkheid: de belbussen blijven rijden tot het flexvervoer in de vervoerregio Brugge uitgerold kan worden.

De belangrijkste fasering (fase 1) dient zich aan op 1 juli 2023 daar dan de compacte elektrische bussen in gebruik genomen zullen worden, wat kortom voor het stadsnet hét momentum is om de stap te maken van het ster-model naar het overstap-model als verankerd in het nieuwe openbaar vervoerplan.

Gezien de grote impact op de dienstregeling, frequenties, inzet bussen en chauffeurs dient deze ommekeer in één beweging te gebeuren én in samenspraak met alle actoren (Stad Brugge, De Lijn, MOW, Vervoerregio, vakbonden, ...). Deze fase 1 kan dus niet zomaar verder opgesplitst worden in deelfases. Het is dus onmogelijk om al een voorafname te doen op dit nieuwe plan om op die manier de Langerei te ontlasten vóór 01/07/2023.

## **Vraag 2091: Raadslid Stefaan Sintobin (10 januari 2023)**

### **Geweld t.a.v. overheids personeel**

Geweld, fysiek of verbaal tegen personeel (stad, OCMW, politie) moeten we ten alle tijden vermijden en voorkomen. Corona heeft de mensen echter extra prikkelbaar gemaakt. Maar ook hier geldt 'meten is weten'.



Vragen:

- Hoeveel incidenten tav personeel werden de afgelopen 5 jaar geregistreerd. Graag gedetailleerd overzicht stad, personeel en politie.
- Graag opsplitsing fysiek – verbaal. Beschrijving van de incidenten
- Hoe werd daar tegen opgetreden?
- Hoe kunnen we dit zoveel mogelijk vermijden?
- Krijgt het personeel hiervoor specifieke richtlijnen / opleiding?

## **Antwoord 2091:**

### **Geweld t.a.v. overheidspersoneel**

In bijlage vindt u antwoord op uw schriftelijke vraag m.b.t. OCMW en politie.



23015



23015

Bijlage-OCMW en wBijlage-Geweld tege

## **Vraag 2092: Raadslid Annick Lambrecht (10 januari 2023)**

### **Ventweg Koning Albert I-laan**

Onlangs werd ik gecontacteerd door buurtbewoners die een gevaarlijke toestand willen melden in verband met de ventweg van de Koning Albert I-laan. Wekelijks zien zij fietsers op de Koning Albert I-laan fietsen in plaats van de ventwegen. Naast de onduidelijkheid voor fietsers waar zij moeten rijden, zou er ook te snel gereden worden op de ventwegen.

Vandaar de volgende vragen:

1. Kunnen de ventwegen omgevormd worden tot fietsstraten?
  - a. Indien niet, kan er dan op zijn minst duidelijkere signalisatie komen voor fietsers zodat het voor hen duidelijk is dat ze op de ventwegen veiliger kunnen fietsen?
2. Kan er een projectmatige snelheidsprocedure worden opgestart voor de ventwegen van de Koning Albert I-laan? Kunnen met andere woorden de snelheden gemeten worden zodat er op basis van objectieve gegevens kan nagegaan worden of er verdere ingrepen moeten gebeuren?

In een antwoord van het kabinet van de burgemeester werd verwezen naar de plannen van AWW om de fietseroversteek veiliger te maken ter hoogte van de aansluiting van de ventwegen op de Koning Albert I-laan. Hoe ver staat het daarmee?

## **Antwoord 2092:**

### **Ventweg Koning Albert I-laan**

Een pasklaar antwoord op het invoeren van een fietsstraat of andere fietsvoorzieningen in de ventwegen langs de Koning Albert I-Laan kunnen wij u momenteel niet geven. Dit onderzoek dient, indien opportuun, nog opgestart te worden. Het verzamelen van objectieve data is daarin de eerste stap: via telapparaten worden bijvoorbeeld de effectieve verkeersstromen in kaart gebracht of aan de hand van verschillende snelheidsprocedures kan de gereden snelheid gemeten worden. Ook wordt het type omgeving en straat, de circulatie en de aanwezigheid van netwerken (fietsnetwerk, busnetwerk, uitzonderlijk vervoer, ...) bekeken in overleg met de andere diensten (Openbaar Domein, Lokale Politie). Pas na analyse van al deze data en het toetsen ervan aan de beleidskaders kunnen wij een gefundeerde conclusie trekken.

Op dit ogenblik is de streefbeeldstudie van de N397 – Koning Albert I-Laan lopende. Wij wachten sowieso de uitkomst van deze studie af om verdere mobiliteitsingrepen in te voeren op de Koning Albert I-Laan in het deel tussen de balkonrotonde en de N31.

De huidige signalisatie staat wettelijk correct en is voor iedereen leesbaar. Zeker ter hoogte van de rotonde met de Tillegemstraat/Jagersstraat zien wij geen problemen. De situatie ter hoogte van de Wittemolenstraat is wel voor verbetering vatbaar.

Het PCV dossier 745 – N397 x Witte Molenstraat kan hier een goede oplossing bieden. Dit dossier kende echter een moeizaam verloop, maar ondertussen zou er een consensus bereikt zijn tussen alle partijen. In februari komt er een ambtelijke werkgroep samen om de laatste details op plan te zetten van deze consensus. Daarna kunnen de plannen aangepast en, na goedkeuring door het college, uitgevoerd worden.

Ondertussen zal de lokale politie de snelheidsprocedure opstarten in beide ventwegen. De lokale politie kan dan, na het doorlopen van deze procedure, hierover verdere uitspraken doen.

### **Vraag 2093: Raadslid Annick Lambrecht (12 januari 2023)**

#### **Bord historische schets Den Tir**

Recent werd ik gecontacteerd door buurtbewoners van Den Tir met de vraag of het mogelijk zou zijn om een bordje te plaatsen dat een woordje uitleg verschaft bij het historische belang van de voormalige schietstand Den Tir. Naast een tekst met meer uitleg kan bijvoorbeeld ook een foto van hoe het er vroeger uitzag.

Mijn vragen:

1. Is het stadsbestuur bereid te onderzoeken of dit leuke idee van buurtbewoners kan gerealiseerd worden?
  - a. Zo ja, wat is het verdere plan van aanpak?
  - b. Zo niet, waarom niet?

### **Antwoord 2093:**

#### **Bord historische schets Den Tir**

Het Stadsarchief, de Erfgoedcel en Dienst Monumentenzorg hebben de mogelijkheid onderzocht om de site van de voormalige Tir te belichten via de [meertalige infopanelen](#) (op de achterzijde van het stadsplan), die voornamelijk in de Brugse binnenstad staan opgesteld. In de rand staat er enkel nog maar een dergelijk paneel in Zeebrugge en Lissewege.

Dergelijke panelen staan dus bij voorkeur op plaatsen die toeristisch van belang zijn en waar er heel wat doorgang is van voetgangers en fietsers. De site van de Tir komt hiervoor niet in aanmerking. De Erfgoedcel overweegt wel om op het fiets- en wandelpad parallel aan de Baron Ruzettelaan (omgeving Poort Brugeoise en Centrale Begraafplaats) een nieuw infopaneel te plaatsen. Op dit paneel zou de site van de Tir kunnen worden belicht.

Indien de bewoners toch willen kijken voor een afzonderlijk infopaneel op de site van de Tir zelf, dan stellen wij voor om de vraag voor het maken en plaatsen van een infopaneel te stellen aan de sociale bouwmaatschappij Vivendo, die eigenaar is van de appartementen op deze site.

### **Vraag 2094: Raadslid Olivier Strubbe (13 januari 2023)**

#### **Snelheidsinformatieborden**

Op 21 oktober lees ik op de website van Stad Brugge en in de pers, dat er op 14 locaties langs de gemeentewegen in Brugge nieuwe snelheidsinformatieborden komen. Hoewel mij eerder altijd werd meegegeven dat vaste snelheidsinformatieborden geen nut hebben, kan ik dit initiatief enkel maar toejuichen.

Hieronder het lijstje met de locaties waar de borden komen. Vandaag 13/01/23 merk ik dat het bord in Dudzele nog niet aanwezig is. Wat is de oorzaak hiervan? Is dit de enige locatie of zijn er nog locaties die wachten op zo'n nieuw digitaalbord?

#### **Locaties**

1. Leiselestraat 15 (30 km/u);
2. Stationsstraat 27 (30 km/u);
3. Vaartstraat tussen rotonde en Handboogstraat (50 km/u);
4. Sparrenstraat 6 (30 km/u);
5. Vijversdreef 40 (30 km/u);
6. Ter Doeststraat 91 (30 km/u);
7. Barrièrestraat 15 (30 km/u);
8. Rijselstraat 280 (50 km/u);
9. Diksmuidse Heerweg – thv Wilgenwad 26-28 (50 km/u);
10. Legeweg 379-381 (50 km/u);
11. Damse Vaart-Zuid 82-84 (50 km/u);
12. Moerkerkse Steenweg 555 (50 km/u);
13. Damse Steenweg 53 (50 km/u) – nog niet geplaatst;
14. Wulfsberge 15 (30 km/u).

Op volgende locaties stonden er al snelheidsinformatieborden:

- • Tillegemstraat 25, 8200 Sint-Michiels
- • Astridlaan 283, 8310 Assebroek

#### **Antwoord 2094:**

##### **Snelheidsinformatieborden**

Het klopt dat, zoals het persbericht aangeeft, het bord langs de Damse Steenweg 53 nog niet werd geplaatst. Dit is een bewuste keuze, omdat er tijdens de plaatsing van de andere borden een snelheidsprocedure werd opgestart in de Damse Steenweg door de lokale politie. Dit vast snelheidsinformatiebord zou de snelheidsprocedure kunnen beïnvloeden. Deze snelheidsprocedure is nog steeds lopende. Afhankelijk van de resultaten van deze snelheidsprocedure, zou het kunnen dat wij het bord, in samenspraak met de lokale politie, nog beperkt verplaatsen in de Damse Steenweg. Het is dus nog steeds voorzien om het snelheidsinformatiebord te plaatsen. Deze staat bij ons klaar en is onmiddellijk beschikbaar om geïnstalleerd te worden.

#### **Vraag 2095: Raadslid Stefaan Sintobin (18 januari 2023)**

##### **Budget versturen eindejaarswensen**

De eindejaarperiode is bij uitstek de periode om kerst- en nieuwjaarskaartjes te versturen. Vele wensen worden de laatste jaren verstuurd via sms, Whatsapp en allerlei sociale media kanalen toch worden er ook nog kaartjes verstuurd via de post. Ook heel wat politici doen dit nog, al dan niet op eigen kosten.

Vragen:

1. Worden vanuit de stad eindejaarskaartjes verstuurd? Zo ja, door wie? Met welk budget? Naar wie?
2. Is er een apart budget voorzien voor burgemeester, schepenen en/of andere Brugse politici om kaartjes te verzenden?
3. Zo ja, voor wie en wat is het budget per persoon?
4. Zijn er eindejaarskaartjes voorzien door stad Brugge voor politici?
5. Worden ambtenaren ingeschakeld tijdens de diensturen voor het versturen van kaartjes?
6. Hoe wordt de privacy van de geadresseerden gegarandeerd bij het versturen van kaartjes?

#### **Antwoord 2095:**

## Budget versturen eindejaarswensen

De dienstorder van PR&Onthaal in bijlage geeft een beknopt overzicht van het werkproces rond de wenskaarten. Hierin zit een antwoord op alle vragen, maar hieronder voor de volledigheid een bondige samenvatting.

### **7. Worden vanuit de stad eindejaarkaartjes verstuurd? Zo ja, door wie? Met welk budget? Naar wie?**

Nieuwjaarswensen namens het bestuur worden sedert een aantal jaren, wanneer mogelijk, digitaal verstuurd. De digitale kaarten worden ontworpen door de cel Creatie op basis van beschikbaar fotomateriaal van de stad Brugge/stadsfotograaf. Er is één gemeenschappelijke wenskaart namens het college. Er zijn ook individuele wenskaarten voor de leden van het college en de decretale graden (zie antwoord op vraag 2 en 3).

#### Gemeenschappelijke wenskaart bestuur

Aan volgende personen, overheden, instanties, organisaties en verenigingen wordt namens het college van burgemeester en schepenen een gemeenschappelijke wenskaart verstuurd: de leden van de federale regering; de leden van de Vlaamse regering; de gouverneur, de bestendig afgevaardigden en de provincieraadsleden West-Vlaanderen; de militaire commandant en het militair commando West-Vlaanderen; het bisdom; de parlementairen (Europese, Federale en Vlaamse) uit de kieskring West-Vlaanderen; de leden van de gemeenteraad (exclusief leden college); de leden van het bijzonder comité voor de sociale dienst; de militaire overheid; de gerechtelijke overheid; het consulaire korps; het hoger stadspersoneel in actieve dienst; het hoger stadspersoneel op rust; het Comité voor Initiatief; het havenbestuur Zeebrugge; de Brugse sportverenigingen; de Brugse socio-culturele verenigingen; de vaderlandslievende verenigingen; de raadgevende commissie voor stedenschoon; de kwalificatiecommissie stedelijke school voor BSO; de toezichtscommissie DKO; de toezichtscommissie Conservatorium; de Stedelijke Culturele Raad; de toezichtscommissie Stedelijke Nijverheids- en Taalleergangen; het beheersorgaan Stedelijke Openbare Bibliotheek; de commissie voor Toponymie en Straatnamen; de raad van beheer Cultuurcentrum; Levend Archief; het Genootschap voor Geschiedenis; de Vrienden van de Biekorfbibliotheek; de Vrienden van de Stedelijke Musea; de participatieraad Gemeentelijke Basisschool Sint-Michiels; de participatieraad Gemeentelijke Basisschool Sint-Andries; de participatieraad Gemeentelijke Basisschool Dudzele; de participatieraad Gemeentelijke B.L.O.-School De Ganzeveer; de participatieraad Stedelijke Academie K.S.O; de vzw Brugge Plus; de vzw Concertgebouw en de vzw Meeting in Brugge.

Op 28 na werd de nieuwjaarswens voor 2023 naar al deze personen, overheden, instanties, organisaties en verenigingen digitaal verstuurd.

Ook spontane wensen aan het bestuur worden wanneer mogelijk digitaal beantwoord. In totaal gaat het hier om circa 1.200 hoofdzakelijk digitale wensen en wederwensen.

### **8. Is er een apart budget voorzien voor burgemeester, schepenen en/of andere Brugse politici om kaartjes te verzenden?**

De leden van het college, de voorzitter van de gemeenteraad en de decretale graden kunnen beschikken over een digitale wenskaart. Daarnaast kunnen ze een beperkt aantal gedrukte wenskaarten verkrijgen, die zowel intern als via de post verstuurd kunnen worden.

Voor het drukken van deze kaarten deed de stad tot en met 2019 (wenskaarten 2020) een beroep op externe drukkers. Door de groeiende populariteit van digitale alternatieven wordt er sinds 2021 gekozen om het drukken van de fysieke wenskaarten in eigen beheer, via de stadsdrukkerij, te doen.

#### Kosten:

- drukwerk: 878,52 euro;
- omslagen: 1.067,09 euro;
- portkosten: 11.526 euro (raming op basis van geschatte verzending per post).

Kosten voor drukwerk en omslagen worden benomen op het budget van de dienst Communicatie & Citymarketing (stadsdrukkerij). De portkosten komen van het krediet van de dienst Bestuurszaken (secretarie).

## 9. Zo ja, voor wie en wat is het budget per persoon?

De burgemeester kan beschikken over gedrukte wenskaarten volgens noodzaak. De schepenen en de voorzitter van de gemeenteraad kunnen over 800 gedrukte wenskaarten beschikken voor relaties die aan hun bevoegdheid/-heden gelinkt zijn.

## 10. Zijn er eindejaarkaartjes voorzien door stad Brugge voor politici?

Zie antwoorden hierboven.

## 11. Worden ambtenaren ingeschakeld tijdens de diensturen voor het versturen van kaartjes?

De gemeenschappelijke wenskaart wordt naar de hogergenoemde categorieën nagenoeg integraal digitaal verstuurd:

- via de dienst Public Relations (prominenten, diverse overheden, consulair corps, gemeentelijke organisaties en instellingen, gemeentelijke adviesraden ... en wederwensen op spontane wensen);
- via Cultuurcentrum (sociaal-culturele verenigingen);
- via dienst Sport (sportverenigingen).

De geadresseerde personen, overheden, instanties, organisaties en verenigingen maken deel uit van het beleidsdomein waaronder de genoemde diensten ressorteren. De verzending gebeurt zoals al vermeld digitaal en in bulk met een minimale impact op de tijdsbesteding van de betrokken diensten.

De behandeling van de individuele wenskaarten worden behandeld op de respectieve kabinetten.

## 12. Hoe wordt de privacy van de geadresseerden gegarandeerd bij het versturen van kaartjes?

De digitale wenskaarten die door Public Relations worden behandeld, worden verstuurd via het online mailingplatform Mailchimp.

Cultuurcentrum Brugge groepeerde de verzendingen per categorie van verenigingen en verstuurd de wensen naar de door de verenigingen opgegeven mailadressen voor correspondentie.

De Sportdienst stuurde de wensen in *Blind Copy* naar alle door de verenigingen opgegeven mailadressen.

De individuele wenskaarten worden door de betrokken kabinetten verzonden. Zij staan hierbij zelf in voor de naleving van de privacywetgeving.

## Vraag 2096: Raadslid Annick Lambrecht (18 januari 2023)

### Krakelebrug Brugge

Sinds de tweede helft van september 2022 is de Krakelebrug in Brugge buiten dienst. Reden van het defect is de aanvaring door een schip. De Krakelebrug dateert uit 1921 en is dus ruim honderd jaar oud. Wanneer de brug zal hersteld zijn en of ze überhaupt zal hersteld worden is onduidelijk. Voor fietsers en voetgangers betekent dit een stevige omleiding. Op 8 november 2022 gaf Minister Peeters mij een antwoord over de situatie Krakelebrug in Brugge. De Minister zou afstemmen met stad Brugge op basis van beschikbare inspectierapporten.

Vandaag lees ik in de pers dat Vlaanderen een tijdelijke voetgangersbrug overweegt in nauw overleg met stad Brugge en dat u de Vlaamse Waterweg vroeg nieuwbouwdossier op te stellen.

Ik heb volgende vragen :

- 1 : Is er nauw overleg hierover tussen Minister Peeters en stad Brugge ?

2 : Waarom werd nu opnieuw geopteerd voor een tijdelijke brug? Waarom geen nieuwe Krakelebrug?

3 : Hoe lang zal deze 'tijdelijke' situatie duren? Ook de Kruispoortbrug was 'tijdelijk' en de huurovereenkomst dateert inmiddels van 2017.

4 : Wanneer zal deze tijdelijke voetgangersbrug geopend worden?

5: Wat met fietsers als men blijkbaar een tijdelijke voetgangersbrug wil?

6 : Wat met het gemotoriseerd verkeer?

## **Antwoord 2096:**

### **Krakelebrug Brugge**

#### 1. Is er nauw overleg hierover tussen Minister Peeters en stad Brugge ?

Uiteraard. Al vanaf het eerste moment van de aanvaring heeft het stadsbestuur onmiddellijk de nodige initiatieven genomen. Dit werd eerder ook al toegelicht door de Burgemeester in de gemeenteraad.

Na de eerste gesprekken tussen betreffende administraties werd prioritair een inspectie uitgevoerd op de Krakelebrug. Van zodra het stadsbestuur het inspectieverslag ontving via De Vlaamse Waterweg werd onmiddellijk een omstandige nota voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen. In zitting van 14 november 2022 keurde het college het stadsstandpunt goed. Gelet op de volgende vragen veronderstellen wij dat dit dossier aan de aandacht ontsnapt is en wij voegen de nota en het stadsstandpunt dan ook nog eens toe in bijlage.

Dat standpunt werd daags na het collegebesluit ook officieel overgemaakt aan minister Lydia Peeters, aan de Vlaamse Waterweg en aan AWW. Ook een kopie van die brief aan minister Peeters voegen wij toe in bijlage.

Door de extra calamiteiten in december met de benedenbrug van de Verbindingssluis en de Boudewijnbrug vond ook in december nog veelvuldig overleg plaats tussen de administraties van Stad Brugge en De Vlaamse Waterweg en ook op politiek niveau was er meermaals contact met minister Peeters.

Zo werd op 18 januari 2023 nog een nieuwe brief gestuurd naar minister Peeters. Onmiddellijk na de berichtgeving van De Vlaamse Waterweg over nodige herstellingswerken werd opnieuw onmiddellijk gereageerd naar de minister en alle betrokken instanties om de vraag naar definitieve beslissing rond budgetten voor een nieuwe Krakelebrug nog maar eens extra kracht bij te zetten. Ook deze brief voegen wij toe in bijlage.

#### 2. Waarom werd nu opnieuw geopteerd voor een tijdelijke brug? Waarom geen nieuwe Krakelebrug?

Er is duidelijk sprake van een misverstand... De tijdelijke brug waarvan sprake in de pers betreft het onderzoek naar de mogelijkheid om -voor de duur van de onbeschikbaarheid van de Krakelebrug- een tijdelijke voetgangersbrug te voorzien. De vraag naar de 'minder hinder'-maatregel stond ook letterlijk in het collegebesluit van 14 november 2022. Dat de minister stelt dat ze dit zal laten onderzoeken is eigenlijk geen nieuws en louter een tegemoetkoming aan hetgeen door Stad Brugge in november gevraagd werd. De motivering van de vraag naar een tijdelijke 'minder hinder'-maatregel kan nagelezen worden onder punt 2.5. in het collegebesluit van 14 november 2022.

Concreet: er is dus geenszins de vraag om de defecte Krakelebrug slechts tijdelijk te vervangen. Het standpunt van de stadsbestuur is wat dat betreft duidelijk: zoals in voormeld collegebesluit staat, is er een duidelijke voorkeur om primordiaal én prioritair in te zetten op de realisatie van een nieuwe Krakelebrug (die binnen enkele jaren al indicatief op de planning stond). Er is op geen enkel moment sprake geweest van een tijdelijke brug voor gemotoriseerd verkeer.

3. Hoe lang zal deze 'tijdelijke' situatie duren? Ook de Kruispoortbrug was 'tijdelijk' en de huurovereenkomst dateert inmiddels van 2017.

Zoals uit dit antwoord en de stukken in bijlage blijkt, heeft Stad Brugge de voorbije maanden heel hard aangedrongen bij de minister en bij de bevoegde instanties om prioritair werk van te maken van het dossier voor een nieuwe Krakelebrug. Maar gelet op de onverwachte calamiteit in september vorig jaar was voor de vervanging van de Krakelebrug door een nieuwe brug geen budget voorzien in het GIP voor dit jaar of volgend jaar. Het is maar correct dat er vanuit de Stad enig begrip is voor het feit dat de minister niet zomaar 'à la minute' enkele miljoenen klaar kan leggen. Maar wij hebben er alle vertrouwen in dat de minister, binnen haar budgetten, snel aan het zoeken is naar een budgettaire oplossing. Zoals u ook kan lezen in de meest recente brief die op 18 januari nog verstuurd werd laten wij de vraag absoluut niet los.

Uw vraag naar de duur van de tijdelijkheid kan pas ten gronde beantwoord worden als de minister finaal budget vrijmaakt voor een nieuwe Krakelebrug en aan haar administratie formeel een opdracht geeft om daar prioritair werk van te maken. Als het zo ver komt, dan zal dat ongetwijfeld ruim gecommuniceerd worden en dan zullen ook alle andere vragen concreter kunnen beantwoord worden.

4. Wanneer zal deze tijdelijke voetgangersbrug geopend worden?

In het kort persberichtje waar deze vragen op gebaseerd zijn, staat louter een citaat van een antwoord van minister Peeters. Het luidt: '*De plaatsing van een tijdelijke voetgangersbrug wordt overwogen*'. Zoals gesteld: niets nieuws en op vandaag nog niets concreet. Na de overweging wachten wij het onderzoek van de effectieve haalbaarheid af.

Wij verwijzen naar de tekst van de Stad in het collegebesluit van 14 november 2022:

*'gelet op de langere periode van onderbreking wordt expliciet gevraagd om te onderzoeken of een tijdelijke vaste voetgangersbrug kan ingepast en voorzien worden door De Vlaamse Waterweg en dit omwille van de relatief grote omwegen voor de voetgangers. De ervaring met de werken Scheepsdalebrug kennende beseft het stadsbestuur dat een comfortabele fietshelling niet tot moeilijk inpasbaar zal zijn, maar dit moet verder onderzocht worden. Voor fietsers kan een duidelijke en betere signalisatie in de diepte misschien aanvullend een meerwaarde bieden.'*

Het is wel aangewezen om erop te wijzen dat dit effectief wel onderzoek vereist, ook voor voetgangers. Op zich is, gelet op de specifieke locatie en de functies in de buurt, het aantal voetgangersverplaatsingen op deze specifieke brug beperkt. Het is te noteren dat, na 4 maanden, eigenlijk nog geen enkele klacht of vraag bekend is bij het stadsbestuur van voetgangers voor een tijdelijke brug. Ook dat element is mee te nemen in de globale afweging voor de plaatsing voor een ingrijpende en dure tijdelijke oplossing die dus hoogstwaarschijnlijk slechts een beperkt gebruik zal kennen.

5. Wat met fietsers als men blijkbaar een tijdelijke voetgangersbrug wil?

U kent ongetwijfeld de situatie ter plaatse? Dan weet u ook dat er, zeker aan de kant van de R30/Sint-Pieterskaai, eigenlijk geen plaats is voor een fietsersbrug die hellende vlakken impliceert. Het lijkt zinvol om slechts een (tijdelijke) fietsbrug te plaatsen als die ook bruikbaar en toch enigszins comfortabel is. Op de bestaande beperkte afslagstrook op de R30 is het onmogelijk om dit in te passen. Ook voor deze vraag verwijzen wij graag opnieuw naar de betreffende passage in het collegebesluit van 14 november 2022:

*'gelet op de langere periode van onderbreking wordt expliciet gevraagd om te onderzoeken of een tijdelijke vaste voetgangersbrug kan ingepast en voorzien worden door De Vlaamse Waterweg en dit omwille van de relatief grote omwegen voor de voetgangers. De ervaring met de werken Scheepsdalebrug kennende beseft het stadsbestuur dat een comfortabele fietshelling niet tot moeilijk inpasbaar zal zijn, maar dit moet verder onderzocht worden.'*

*Voor fietsers kan een duidelijke en betere signalisatie in de diepte misschien aanvullend een meerwaarde bieden.'*

Ook hier moet de onderzoek naar haalbaarheid en comfort dus afgewacht worden. Maar zoals aangehaald in het collegebesluit van 14 november 2022 was een tijdelijke brug met steile helling en fietsgoot zoals meer dan een decennium geleden toegepast bij de bouw van de nieuwe Scheepsdalebrug geen succes. Het regende klachten over het feit dat deze oplossing voor de fietsers op zich geen oplossing was. Bijkomend bevinden zowel de Warandeburg als de Scheepsdalebrug zich voor de fietsers echt wel binnen een haalbare fietsafstand.

#### 6. Wat met het gemotoriseerd verkeer?

Ook op deze vraag staat het antwoord in extenso in de documenten in bijlage aan dit antwoord. Het gemotoriseerd verkeer moet, jammer genoeg, gebruik maken van de omleidingswegen zoals die op vandaag aangeduid zijn. Ook dit verloopt de voorbije maanden, gelukkig, eigenlijk vlot. Behoudens bij calamiteiten bij andere bruggen. En dat is natuurlijk de reden waarom het stadsbestuur veelvuldig en consequent blijft aandringen bij minister Peeters en de bevoegde Vlaamse administraties om zo snel als mogelijk tot een definitieve en structurele oplossing te komen.



23026

Bijlage1-20221114\_S



23026

Bijlage2-b44-Krakele



23026

Bijlage3-b01-Minist

### **Aanvullend antwoord 2096:**

In navolging van ons antwoord van 24 januari op uw schriftelijke vraag bezorgen wij u in bijlage het persbericht i.v.m. versnelde aanpak nieuwe Krakelebrug in Brugge.



23026

Bijlage-pag.1.pdf

### **Vraag 2097: Raadslid Annick Lambrecht (23 januari 2023)**

#### **Tragelweg tussen Vaartdijkbrug en Lappersfortstraat**

Onlangs werd ik gecontacteerd door een buurtbewoner die het probleem van sluikeverkeer aankaart op de Tragelweg tussen de fietsersbrug aan de Bruggeoise (de Vaartdijkbrug) en de Lappersfortstraat. Die Tragelweg zou toegelaten zijn voor gemotoriseerd verkeer, en dit in beide richtingen. Sedert de komst van het nieuwe VTI aan de overkant van de vaart wordt dit stukje ook meer en meer gebruikt door fietsende schoolgaande jeugd.

Het toegenomen verkeer aldaar zorgt voor de nodige problemen. Het is daar immers heel smal, waardoor er verbale agressie optreedt tussen auto's en fietsers. Ook met wielertoeristen is dit vaak het geval. Op die locatie zou de weg maar breed genoeg zijn voor één wagen, terwijl er soms wagens uit beide richtingen komen en dat gecombineerd met heel veel fietsverkeer.

In de toekomst wordt het Katelijnepark ook heringericht met meer aandacht voor fietsers en voetgangers, wat een aanpak volgens ons opdringt voor deze Tragelweg.

Vandaar de volgende vragen:

1. Klopt het dat autoverkeer op deze Tragelweg op heden toegelaten is? En zo ja, waarom nog? Welke wijk of rij huizen wordt met deze weg ontsloten?
2. Wordt deze Tragelweg niet beter voorbehouden voor voetgangers en fietsers?

### **Antwoord 2097:**



## **Tragelweg tussen Vaardijkbrug en Lappersfortstraat**

1. Het is inderdaad toegelaten voor het gemotoriseerd verkeer om tussen de brug over het kanaal en de Lappersfortstraat te rijden. Dit voor de ontsluiting van het Edward Joossensplein en de Lappersfortstraat. Dit is enkel lokaal verkeer en dus geen sluipverkeer.
2. Naar aanleiding van een eerdere opmerking omtrent deze situatie werd er reeds afgetoetst bij de brandweer en de Vlaamse Waterweg wat de mogelijkheden zijn om dit fysiek onmogelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer. Aangezien dit een toerit is van de brandweer bij calamiteiten op het kanaal is er geen infrastructurele ingreep mogelijk. Ondertussen heeft de dienst Mobiliteit wel een telapparaat gehangen om te kijken of er objectief gezien een probleem is op deze locatie. Hiervoor kijkt de dienst Mobiliteit naar de intensiteiten van het verkeer, maar ook naar de tijdstippen. Afhankelijk van deze resultaten kunnen er al dan niet maatregelen genomen worden om het verkeer te verbieden.

### **Vraag 2098: Raadslid Annick Lambrecht (23 januari 2023)**

#### **Aangepaste busregeling tijdens evenementen**

Onlangs werd ik gecontacteerd door een inwoner die het probleem aankaart van aangepaste busregelingen tijdens evenementen. Dat bediening van een halte niet kan worden gewaarborgd tijdens de duur van het evenement is evident, maar de vraag gaat eerder over de duur van het niet bedienen van de halte, want vaak worden die haltes dan een halve dag of langer niet bediend.

Dat was zo bijvoorbeeld op de dagen dat de Sterrenstoet door de Brugse binnenstad trok. Toen werd de halte van de Braambergstraat bijvoorbeeld niet bediend tussen 13 en 18u, terwijl de Sterrenstoet slechts startte om 14u30. Voor minder mobiele mensen betekent dat volgens betrokkene dat ze zich moesten verplaatsen naar de Gentpoort of de Kruispoort, aangezien ze niet kunnen op- of afstappen over een groot deel van de binnenstad.

Dergelijke voorvallen doen zich ook voor tijdens loopwedstrijden (Dwars door Brugge, Great Bruges Marathon, Brugge Triatlon, kerstloop, Warmathon), koerswedstrijden zoals de Elfstedenronde, enz.

Graag had ik dan ook de volgende vragen gesteld:

1. Wat zijn de redenen voor het niet bedienen van die bushaltes, soms al anderhalf uur voor een evenement begint?
2. Wordt de duur van het niet bedienen altijd beperkt tot het strikt nodige tijdens een evenement?
3. Hoe weten gebruikers van desbetreffende haltes dit?

#### **Antwoord 2098:**

#### **Aangepaste busregeling tijdens evenementen**

1. Het vroegtijdig afsluiten van een straat of het niet bedienen van een halte is sterk afhankelijk van de soort aanvraag of type vergunning. Als in de vergunning een tijdspanne voorzien wordt voor opbouw/afbraak, dan dient De Lijn zich hieraan te houden. Het gebeurt dat organisatoren de straten vroeger afsluiten dan afgesproken/vergund. Bij wielervedstrijden of stoeten weet De Lijn ook niet steeds exact wanneer deze passeert per halte, waardoor er een noodzakelijke buffer dient ingebouwd te worden.
2. De Lijn probeert dit altijd tot een minimum te beperken, maar dient steeds ook een marge in te bouwen, zodat de bussen geen hinder zorgen voor het vergund evenement. Doorgaans rijden van één uur vóór start evenement tot één uur na beëindigen evenement de bussen in omleiding.
3. Een vergund evenement wordt normaal gezien tijdig aangevraagd en gecommuniceerd naar De Lijn. Desgevallend zal De Lijn steeds affiches hangen aan de haltepalen van de tijdelijk

afgeschafte haltes.

De geïmpacteerde buurt wordt ook steeds op de hoogte gebracht via een bewonersbrief opgemaakt door de organisator waarin ook de informatie wordt opgenomen betreffende De Lijn. In die brieven wordt standaard verwezen naar de website van De Lijn en wordt het infonummer van De Lijn vermeld.

Wanneer het grotere events betreft, zoals de opgesomde sportevents, stelt de communicatiedienst de bewonersbrief op met ruimere aandacht voor openbaar vervoer. Vaak worden die brieven over de ganse binnenstad bedeed. Deze info verschijnt ook op de [www.brugge.be](http://www.brugge.be) en is dus steeds raadpleegbaar.

Als de organisator zelf (of op bevel van politie) een last-minute wijziging doorvoert, kan De Lijn hier onmogelijk tijdig op anticiperen. Dit was het geval wat de Sterrenstoet betreft. De organisator heeft last-minute zelf beslist om een verkorte versie van de stoet te laten uitgaan omwille van de koude. Dus mogelijk ligt dit aan de basis van de problemen tijdens dit evenement.