

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**27ste jaargang
nr. 9 – 28 februari 2023**

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

Vraag 2130: Raadslid Annick Lambrecht (3 januari 2023)

Plaatsing fietsnietjes Zwaluwstraat

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 2130:

Plaatsing fietsnietjes Zwaluwstraat

In navolging van ons antwoord van 25 januari 2023 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

Naar aanleiding van uw schriftelijke vraag werd een dossier opgesteld door de dienst mobiliteit. Het college besliste bijgevolg op 20 februari 2023 om 4 fietsnietjes te plaatsen naast de fietstrommels in de Zwaluwenstraat. 1 parkeerplaats wordt hierdoor geschrapt. De dienst mobiliteit heeft de opdracht reeds aan de cluster openbaar domein overgemaakt om in te plannen en uit te voeren.

Vraag 2131: Raadslid Geert Van Tieghem (6 januari 2023)

Parkeergelden/parkeerretributies anno 2022

Gelieve ons een overzicht mede te delen m.b.t. de periode **1/1/2022 – 31/12/22** van :

- De inkomsten uit parkeergelden (parkeerautomaten en sms- parkeren/app)
- De inkomsten parkeerretributies (binnenstad, blauwe zone en kiss en ride zones)
- Het aantal parkeerretributies (" " " " " ")
- Het aantal processen verbaal voor foutparkeren (+boetebedrag) via politiediensten

Antwoord 2131:

Parkeergelden/parkeerretributies anno 2022

In antwoord op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden op deelvraag 4.

Hierbij de eindcijfers van 2022 i.v.m. het aantal processen-verbaal voor foutparkeren (+ boetebedrag).

Aantal en som van de boetes parkeren – politie:

	Aantal inbreuken	Som boetes
2022	9982	696.580 €

Vraag 2132: Raadslid Annick Lambrecht (1 februari 2023)

Verkeersanalyses openbaar maken naar voorbeeld van Kortrijk

Ik las in de pers dat Kortrijk voortaan haar verkeersanalyses openbaar maakt. Inwoners kunnen die resultaten bekijken op een online platform. De stad Kortrijk analyseert elk jaar 120 verkeerssituaties in de stad. Het gaat dan vooral om hoe snel het verkeer rijdt en hoeveel voertuigen door een straat rijden. Dat ze die analyses nu ook online openbaar maakt is een primeur voor Vlaamse steden en gemeenten.

Overdreven snelheid is een terechte bekommernis bij veel burgers. Daar komen veel meldingen over binnen. Daarom is het erg nuttig verkeersanalyses uit te voeren in heel wat straten. Dat geeft zo een perfect en objectief beeld van hoe snel er gereden wordt in een straat en hoeveel wagens en zwaar vervoer er door een straat passeren.

Op basis van die feiten kunnen dan maatregelen worden genomen, zoals trajectcontroles of verkeersremmers.

De metingen gebeuren in Kortrijk met digitale meettoestellen, soms ook na klachten van mensen uit de buurt. Kortrijk heeft zo een prioriteitenlijst opgesteld, want de 1.220 straten tegelijk meten kan niet: ondertussen zijn er al metingen van meer dan 300 straten. De analyses zijn voor alle duidelijkheid geen politiecontroles.

Met het openbaar maken van de cijfers stelt de stad Kortrijk zich naar eigen zeggen kwetsbaar op. Ze willen sensibiliseren en ze verwachten dat er veel vragen gaan komen van inwoners die ook een verkeersanalyse willen in hun straat. Maar bes
Dat kan de verkeersveiligheid alleen maar ten goede komen.

Ik heb volgende vragen :

1. Beschikt Brugge ook over verkeersanalyses?
2. Overweegt Brugge om verkeersanalyses ook openbaar te maken zoals ook in Kortrijk gebeurt? Zo ja wanneer? Zoniet waarom niet?
3. Wat denkt stad Brugge van dit pioniersproject in Kortrijk ? Komt dit de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid ten goede?

Antwoord 2132:

Verkeersanalyses openbaar maken naar voorbeeld van Kortrijk

VRAAG 1: Beschikt Brugge ook over verkeersanalyses?

In uitvoering van het politionele snelheidsbeleid (opgestart in 2017) worden er zeker verkeersanalyses uitgevoerd.

Om u een beeld te geven kan de politie meegeven dat het politionele snelheidsbeleid wordt onderverdeeld in 2 algemene prioriteiten en 2 locatie specifieke prioriteiten, met name:

ALGEMENE PRIORITEITEN:

- (1) Jaarlijkse opmaak van een lijst met prioritaire straten op basis van 7 indicatoren: (1) schoolomgeving, (2) verbindings- of ontsluitingsweg, (3) sluiptverkeer, (4) gevoerde snelheid, (5) gemengd verkeer, (6) ongevallen met lichamelijk letsel, en (7) onveiligheidsgevoelens.
- (2) Meldingen over overdreven snelheid waarbij een projectmatige snelheidsprocedure wordt opgestart: eerst worden objectieve cijfers verzameld met het anonieme telapparaat om na te gaan of er effectief een snelheidsprobleem bestaat. Zo ja, dan wordt overgegaan tot het plaatsen van een snelheidsindicatiebord om de bestuurders te sensibiliseren en een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen. Indien ook deze preventieve maatregel geen effect heeft op het verkeersgedrag, dan worden gerichte repressieve snelheidscontroles ingepland. In een laatste instantie kunnen bijkomende (infrastructurele) maatregelen worden onderzocht door de wegbeheerder. De melder wordt altijd op de hoogte gebracht van de resultaten van deze projectmatige snelheidsprocedure.

LOCATIESPECIFIEKE PRIORITEITEN:

- (1) Schoolomgeving: bij aanvang schooljaar wordt er een verhoogde aandacht gegeven aan de schoolomgeving. Daarnaast is de schoolomgeving steeds een verzwarende factor bij verdere analyses.
- (2) Wegenwerken en omleidingsroutes: kunnen enerzijds de verkeersveiligheid en/of verkeersleefbaarheid aantasten omdat (1) er hogere verkeersintensiteiten bestaan op de omleidingsroutes, wat de kans op ongevallen vergroot, en (2) de omleidingsroutes later als sluiptweg kunnen worden gebruikt. Vandaar dat er proactief wordt opgetreden door het snelheidsindicatiebord daar te plaatsen of door repressieve snelheidscontroles uit te voeren.

VRAAG 2: Overweegt Brugge om verkeersanalyses ook openbaar te maken zoals ook in Kortrijk gebeurt? Zoja wanneer? Zoniet waarom niet?

Wij zijn niet van plan om de ruwe cijfers van de meettoestellen openbaar te maken via een applicatie zonder dat daar ook een analyse van de context en de beleidsvisie in wordt meegegeven.

Als er vragen worden gesteld over een bepaalde locatie of een bepaalde straat, dan zijn wij altijd transparant en wordt een volledig overzicht van alle analyses meegedeeld.

VRAAG 3: Wat denkt stad Brugge van dit pioniersproject in Kortrijk ? Komt dit de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid ten goede?

Zoals in vraag 2 meegedeeld, zijn wij in Brugge voorstander om de ruwe gegevens eerst te analyseren en te kaderen binnen de beleidsvisie. Wij kunnen garanderen dat alle gegevens wel steevast worden gebruikt en geanalyseerd waardoor wij onze aandacht kunnen richten op de meest prioritaire locaties op het Brugse grondgebied.

Vraag 2133: Raadslid Stefaan Sintobin (1 februari 2023)

Verdwijnen van bankantoren en bankautomaten in Brugge

Het is overal een trend, dus ook in Brugge, dat steeds meer bankkantoren en automaten (binnen in een bank maar ook buiten) om geld af te halen verdwijnen. Iedereen wordt richting digitaal bankieren gestuurd. Veel mensen, vooral ouderen, zijn afhankelijk van cash geld en is het verdwijnen van banken en bankautomaten een klein 'drama'.

Vragen:

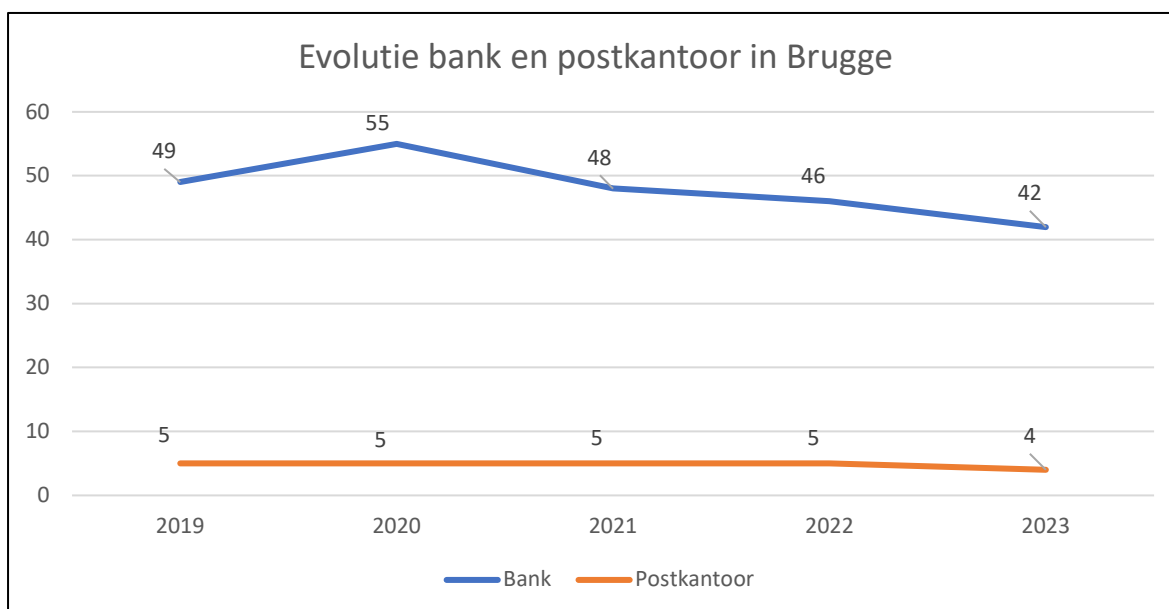
1. Hoeveel banken en bankautomaten zijn er de afgelopen 5 jaar in Brugge verdwenen?
2. Wat is de visie van het college op de verdwijning van deze dienstverlening?
3. Welke initiatieven kan/wil het college in deze?

Antwoord 2133:

Verdwijnen van bankkantoren en bankautomaten in Brugge

1. Hoeveel banken en bankautomaten zijn er de afgelopen 5 jaar in Brugge verdwenen?

Banken en postkantoren



(Bron Locatus)

In de afgelopen 5 jaar werden 7 bankkantoren en 1 postkantoor gesloten op grondgebied Brugge. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven per deelgemeente (voor zover beschikbaar).

Evolutie van de banken en postkantoren						
Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	Vershil 2019 - 2023
Banken	49	55	48	46	42	-7
Assebroek	6	6	6	5	5	-1
Brugge*	17	19	17	15	14	-3
Dudzele	2	2	2	2	1	-1
Koolkerke						
Lissewege						
Sint-Andries	7	9	8	8	8	1
Sint-Kruis	9	10	9	9	8	-1

Sint-Michiels	6	7	5	5	5	-1
Zeebrugge/ Zwankendamme	2	2	1	2	1	-1
Postkantoren	5	5	5	5	4	-1
Assebroek	1	1	1	1	1	
Brugge*	1	1	1	1	1	
Dudzele						
Koolkerke						
Lissewege						
Sint-Andries	1	1	1	1	1	
Sint-Kruis	1	1	1	1		-1
Sint-Michiels						
Zeebrugge/ Zwankendamme	1	1	1	1	1	

* inclusief Christus Koning, Sint-Jozef en Sint-Pieters
(Bron Locatus)

Bankautomaten

Bankautomaten	Assebroek	Brugge*	Sint- Andries	Sint-Kruis	Sint- Michiels	Zeebrugge	totaal
jaar 2020	2	5	1	2	1	1	12
jaar 2023	2	6	1	3	1	1	14

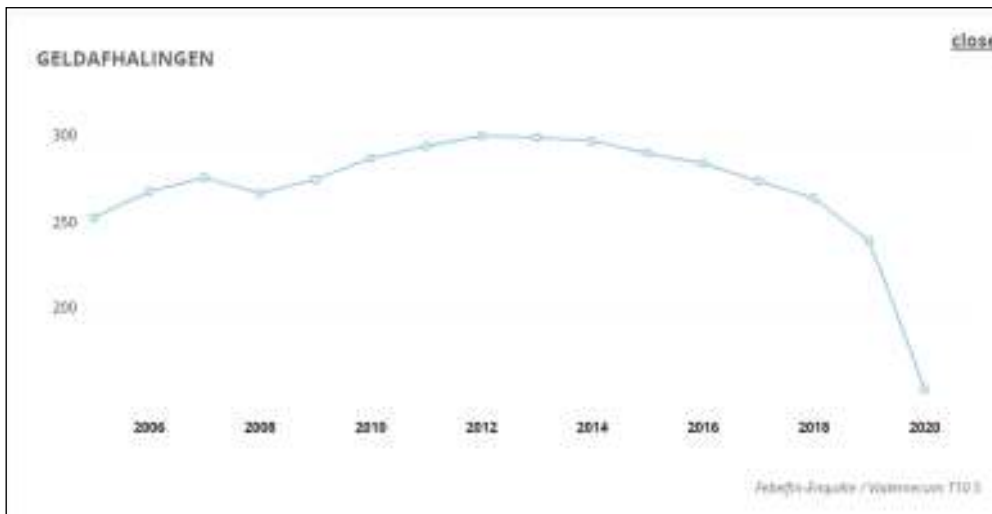
* inclusief Christus Koning, Sint-Jozef en Sint-Pieters
(Bron Locatus)

Er werden sinds 2020 (gegevens 2019 ontbreken) 2 extra bankautomaten geïnstalleerd.

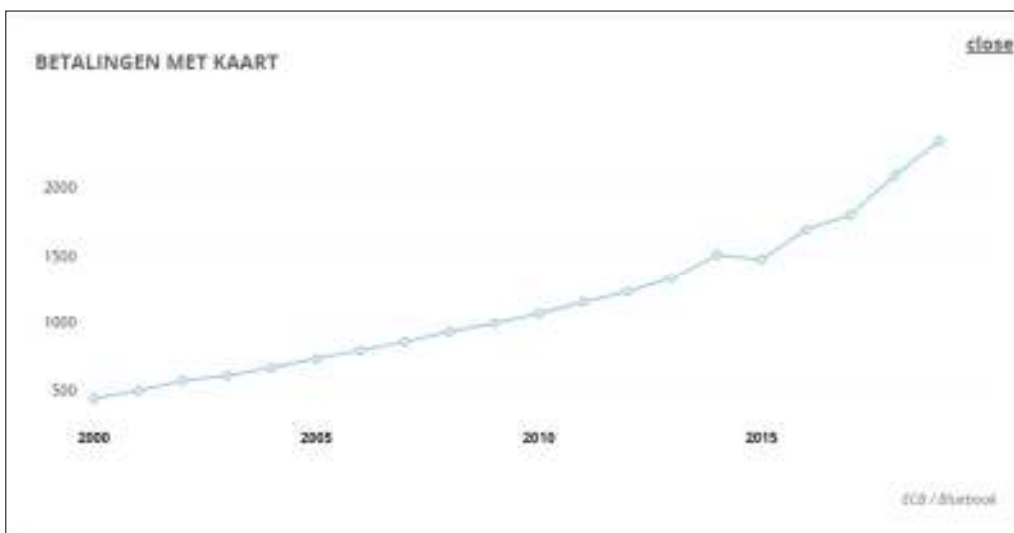
2. Wat is de visie van het college op de verdwijning van deze dienstverlening?

Zeker voor inwoners die niet zo vertrouwd zijn met digitale dienstverlening, is dit geen goede evolutie. We denken hierbij onder andere aan kwetsbare inwoners, maar ook aan een grote groep oudere senioren.

Helaas is deze evolutie moeilijk te stoppen. We zien duidelijke trends in de manier waarop financiële transacties en financiële dienstverlening worden gebruikt en geboden.¹



Zo veranderden onze betaalgewoonten de voorbije jaren drastisch. Het geldbedrag dat afgehaald werd via een automaat daalde tussen 2015 en 2020 van 290 miljoen naar 153,3 miljoen.

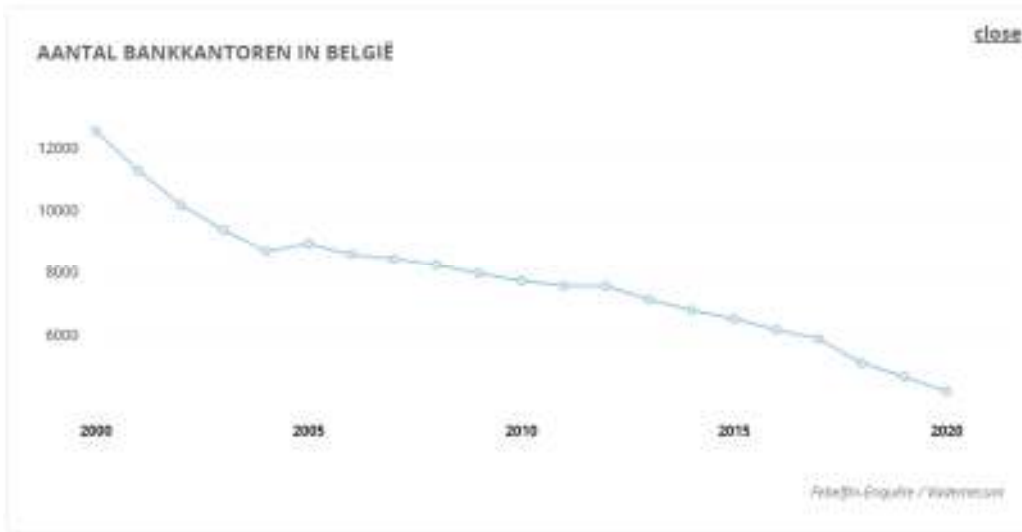


Het bedrag van betalingen met kaart steeg in diezelfde periode van 1.476 miljoen euro (2015) naar 2.344 miljoen euro (2020).

De kloof tussen cash en kaarten werd dus almaar groter. In 2020 kende betalen met kaart een enorme boost door het succes van contactloos betalen.

¹ <https://www.febelfin.be/nl/facts-figures>

Maar tegelijk verkiest 19% onder de Belgen nog altijd cash, blijkt uit het iVOX-onderzoek van december 2021.



In heel België daalde het aantal bankkantoren van 6.527 in 2015 naar 4.232 in 2020.

Volgens de recentste cijfers van Locatus telt België anno 2023 nog 3.183 bankfilialen.

3. Welke initiatieven kan/wil het college in deze?

Geldautomaten

We ondersteunen Batopin in hun zoektocht naar geschikte locaties.

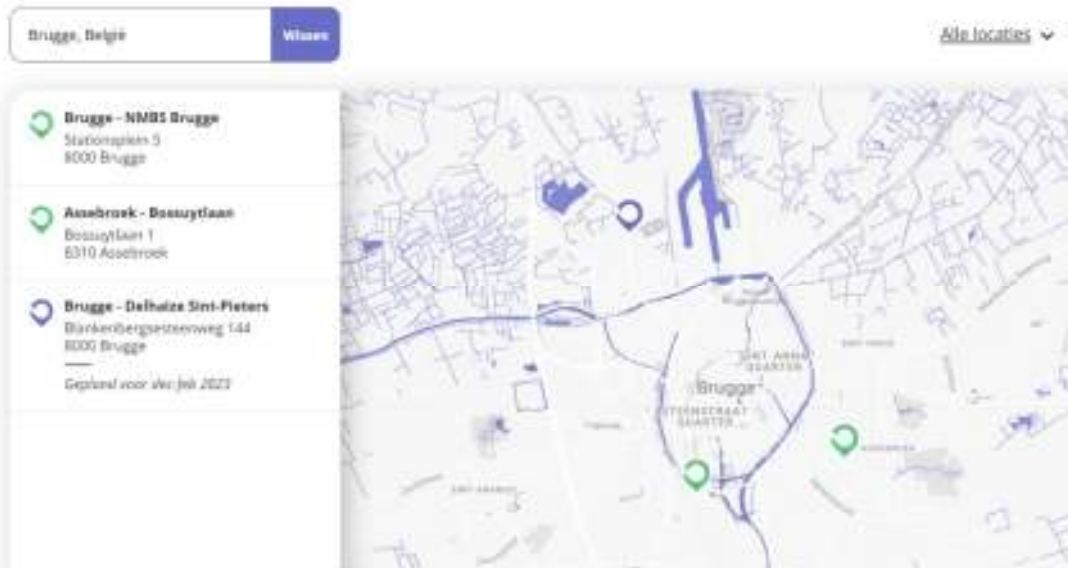
Batopin werd opgericht naar aanleiding van een beslissing van de vier grootbanken: KBC, Belfius, BNP Paribas Fortis en ING stoppen met het zelf aanbieden van automaten, maar willen tegen 2025 in een goede verspreiding verschillende bankneutrale automaten realiseren, rekening houdend met waar mensen wonen, werken, cash gebruiken en hoe ze zich verplaatsen.

"Op dit moment zijn de automaten sterk gekoppeld aan die kantoren waardoor de automaten niet goed gespreid zijn. Vandaag staat 82 procent van de automaten van de grootbanken op minder dan 1 kilometer van elkaar. Bij de helft gaat het zelfs om amper 185 meter. Waar er nog veel kantoren zijn, is er een overaanbod aan automaten. Elders zijn er geen automaten meer. Met bankneutrale automaten wil Batopin dit onevenwicht wegwerken. Tegen 2025 zullen er in totaal 2.200 nieuwe automaten verschijnen, een pak minder dan de ruim 5.000 die er nu zijn van de 4 grootbanken. Maar ze garanderen wel dat door een betere spreiding bijna 98,79 procent van de bevolking een geldautomaat binnen een straal van 5 km van zijn woning zal hebben. Dat is vergelijkbaar met de huidige dekkingsgraad van 98,66 procent". blijkt uit een analyse en simulatie van de nationale bank.

Volgens Batopin is 27% van de voorzien CASH-punten momenteel in gebruik en voor nog eens 18% hebben ze een locatie gevonden en is de installatie aan de gang. Hiermee zit Batopin al op 45% van het totale geplande CASH-netwerk dat ze tegen eind 2024 willen realiseren.²

² De laatste update dateert van 22/12/2022.

Ook in Brugge is Batopin bezig met een spreidingsplan.



Ondertussen is er een geldautomaat aan het station en in de Bossuytlaan.



Er werd ook een vergunning afgeleverd voor een bankautomaat Batopin in de Vismijnstraat 7 in Zeebrugge en Blankenbergse Steenweg 144 in Sint-Pieters.

Bij het verlenen van de vergunningen wordt ook rekening gehouden met de visie rond het kernwinkelgebied in Brugge. Zo is het niet de bedoeling dat er in de shoppingassen handelspanden worden ingepalmd voor geldautomaten.

Bankkantoren en postkantoren

Op de dienstverlening en het aantal filialen van banken en van B-Post, hebben we als lokaal bestuur weinig invloed.

Toch willen we de evolutie in ons land ook wat nuanceren.

Tabellen illustreren ranking van banken in de Top 10 van 2016 en 2023 in België en Nederland. De Belgische Top 10 van winkelformules op basis van het aantal verkooppunten wordt nog steeds overheerst door de bankensector, ondanks inkrimping van het aantal bankfilialen met 36%. In Nederland vallen de banken niet alleen volledig uit de top 10, maar zijn er een pak minder bankfilialen.

In 2023 telt België nog 3.186 filialen tegen 744 in Nederland.

Top 100 België 2016 op basis van aantal verkooppunten

Positie	Formule	Branche	Aantal of m²
1	BNP PARIBAS	Bank	824
2	KBC/CBC	Bank	810
3	Belfius	Bank	796
4	Crelan	Bank	729
5	ING	Bank	720
6	AXA BANK	Bank	685
7	ipost	Postkantoor	668
8	Record	Financieel intern	553
9	Argenta	Bank	510
10	TOTAL	Tankstation	484
11	KBC/CBC ASS	Financieel intern	473
12	ALDI-Markt	Supermarkt	439
13	CARR MARKET	Supermarkt	437
14	LEONIDAS	Chocola	347

Top 100 België 2023 op basis van aantal verkooppunten

Positie	Formule	Branche	Aantal of m²
1	ipost	Postkantoor	648
2	TotalEnergies	Tankstation	494
3	Belfius	Bank	492
4	KBC/CBC	Bank	470
5	Crelan	Bank	464
6	ALDI	Supermarkt	440
7	KBC/CBC Assurances	Financieel intern	417
8	Carrefour Market	Supermarkt	415
9	ING	Bank	411
10	Argenta	Bank	407
11	BNP Paribas Fortis	Bank	378
12	AXA Bank/Banque	Bank	361
13	De Bib	Bibliotheek	355
14	LEONIDAS	Chocola	347

Top 100 Nederland 2016 op basis van aantal verkooppunten

Positie	Formule	Branche	Aantal of m²
78	BENU	Apotheek	147
44	Kring/Alphag	Apotheek	200
33	Mediq	Apotheek	249
21	Service Apot	Apotheek	299
58	Bakker Bart	Bakker	174
16	Echte Bakker	Bakker	374
24	ABN AMRO	Bank	284
29	ING	Bank	281
13	Rabobank	Bank	471
11	RegioBank	Bank	478
48	SNS Bank	Bank	193
63	Domino's	Bezorg/Halen	167
18	Bruna	Boek&Kantoor	335
75	Read Shop	Boek&Kantoor	149
64	Gamma	Bouwmarkt	167

Top 100 Nederland 2023 op basis van aantal verkooppunten

Positie	Formule	Branche	Aantal of m²
20	BENU	Apotheek	347
9	Service Apotheek	Apotheek	458
64	Bakker Bart	Bakker	345
23	Echte Bakker	Bakker	316
84	Rabobank	Bank	326
32	RegioBank	Bank	415
41	SNS Bank	Bank	203
19	Domino's	Bezorg/Halen	348
29	New York Pizza	Bezorg/Halen	264
33	Bruna	Boek&Kantoor	248
91	The Read Shop	Boek&Kantoor	117
34	Gamma	Bouwmarkt	165
81	Karwei	Bouwmarkt	129
49	Praxis	Bouwmarkt	179

Vraag 2134: Raadslid Andries Neiryndck (4 februari 2023)

Herstel Bombardierbrug

Kan er tijdens de werken aan de Bombardierbrug, die duren tot eind augustus 2023, een vervangende fietsbrug of een veerdienst voorzien worden.

Tijdens de werken aan de brug van Moerbrugge werd een vervangende brug voorzien, het is geen overbodige luxe dat dit hier ook meegenomen wordt.

Deze fietsbrug ligt vlak naast de nieuwe vestiging van het VTI en de industriezone van Ten Briele. Deze brug wordt heel intensief gebruikt.

Antwoord 2134:

Herstel Bombardierbrug

Om uw vraag te beantwoorden hebben wij contact opgenomen met De Vlaamse Waterweg nv.

De Bombardierbrug in Brugge (ook bekend als Fietsersbrug Brugeoise) is aan een grondige renovatie toe waardoor de brug vanaf 20 februari 2023 afgesloten werd. Voor fietsers en voetgangers wordt een omleiding voorzien via de Bargeweg. Deze tijdelijke situatie zal duren tot eind augustus 2023.

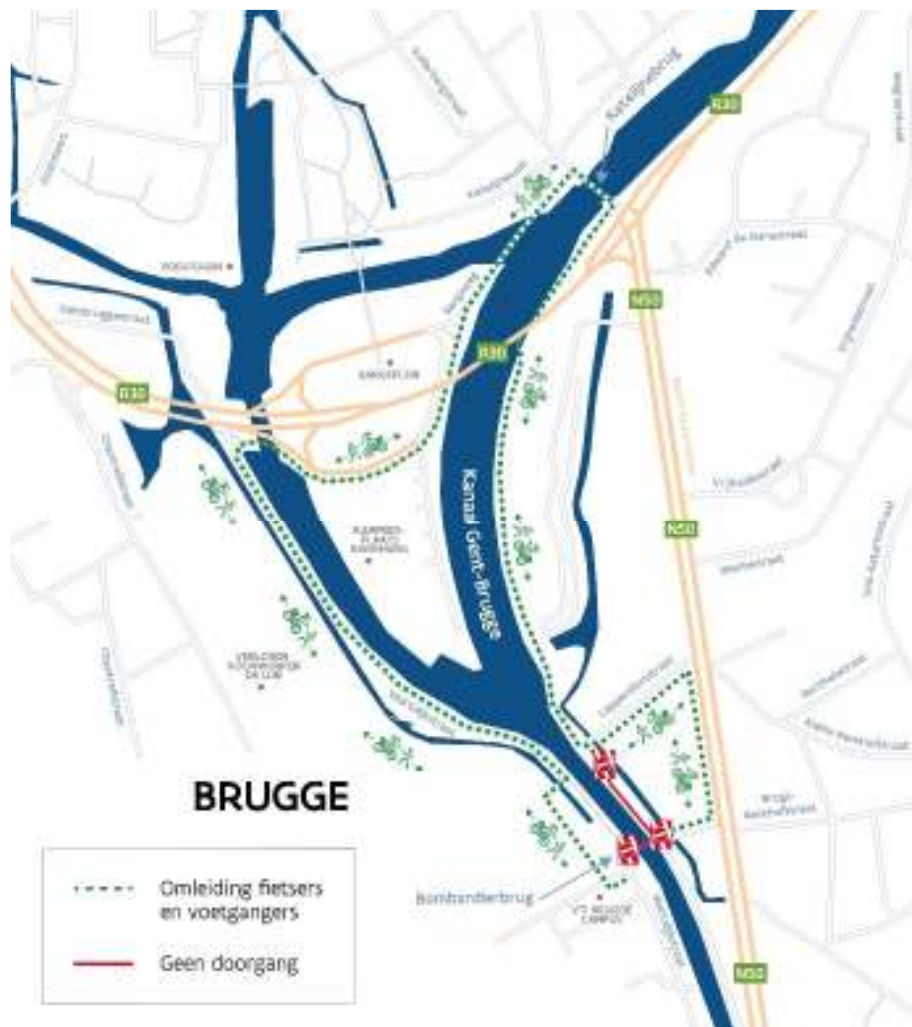
Tijdens bepaalde uitvoeringsfases zal het jaagpad uit veiligheidsoverwegingen tijdelijk worden afgesloten, maar er worden lokale omleidingen voorzien.

- Jaagpad linkeroever (Vaartdijkstraat)
Wanneer het jaagpad ter hoogte van de brug afgesloten wordt blijft de doorgang verzekerd via een tijdelijk aangelegd fietspad langs de inrit van het VTI.
- Jaagpad rechteroever (Lappersfortstraat)

Voor het jaagpad op rechteroever blijft doorgang verzekerd via een lokale omleiding via de Baron Ruzettelaan. De toegang tot het Edward Joossensplein is op deze momenten mogelijk via de Lappersfortstraat (neem de afslag direct na het Q8-tankstation).

De werken zijn erg beperkt in tijd, en de afstand van de omleiding is op zich ook beperkt, waardoor hier voor de tijdelijke omleiding gekozen werd. Er werd dus geen tijdelijke voetgangers- en/of fietserbrug voorzien.

Zie bijlage voor omleidingsroutes fietsers.



Vraag 2135: Raadslid Karin Robert (7 februari 2023)

Duidelijkheid aanduiding fietsstraten/fietsstroken in winkelstraten

Ik krijg af en toe melding van fietsende inwoners dat het niet steeds duidelijk is voor de autobestuurders of een straat een fietsstraat is of niet. Dat niet duidelijk is in de winkelstraten in Brugge waar ze, in tegengestelde richting, mogen fietsen.

Mijn vragen en voorstellen:

1. Aan het begin van een fietsstraat staat een blauw verkeersbord (F111) met daarop een witte fietser en een rode auto. Auto's en moto's mogen er wel rijden, maar zijn er meer te gast en worden er als het ware gedoopt. Autobestuurders houden zich echter niet steeds aan deze regel.



Daarom dit voorstel, naast het aangebrachte verkeersbord in het begin van een fietsstraat. Zie foto hieronder. (Foto genomen in centrum Kortrijk, half febr. '23)



Een visuele ondersteuning om iedereen eraan te herinneren dat je in een fietsstraat rijdt. Dat is niet verplicht maar wel duidelijk. Ik weet dat het verkeersbord de regels in een fietsstraat afdwingt, niet het voorstel.

2. Sommige winkelstraten mag men inrijden met de fiets in tegengestelde richting maar het is dan niet zo duidelijk voor de fietsers waar ze mogen rijden. Bijvoorbeeld: de Noordzandstraat. Dat is wel duidelijk in bv. de Predikherenstraat. Daar is een afgebakende en aangeduide fietsstrook aangebracht waar fietsers in tegengestelde richting kunnen fietsen.

Kan deze manier van afgebakende en duidelijke fietsstroken ook aangebracht worden in de andere winkelstraten waar fietsers in tegengestelde richting mogen rijden?

Antwoord 2135:

Duidelijkheid aanduiding fietsstraten/fietsstroken in winkelstraten

1. De plaatsing van en het ontwikkelen van dergelijke vlaggen voor Brugge werd afgetoetst met de dienst monumentenzorg alsook met de dienst communicatie. De vlaggen zouden aan de bestaande ankerpunten dienen bevestigd te worden waar nu vlaggen en kerstverlichting worden geplaatst. De dienst monumentenzorg geeft mee dat dergelijke vlaggen kunnen toegestaan worden, maar niet onbepaald in tijd. De duurtijd dat dergelijke vlaggen zouden mogen in het straatbeeld hangen wordt op maximaal een jaar geadviseerd.

Echter zijn er in Brugge diverse evenementen (Ronde van Vlaanderen, Bloedprocessie, wintergloed) waar er tevens al vlaggen voor ontwikkeld worden. Deze vlaggen dienen ook een bepaalde periode te blijven hangen. De dienst communicatie liet weten dat het ontwikkelen en printen van dergelijke vlaggen € 2.000,00 budget inneemt. Het plaatsen en ophalen van deze vlaggen dient door een externe firma te gebeuren. Per plaatsing/ophaling kost dit € 10.000,00. Gezien de vlaggen tussen de verschillende evenementen zouden dienen opgehangen te worden, zou dit telkens een kost van € 10.000,00 betekenen. In de huidige meerjarenplanning zijn hiervoor geen dergelijke budgetten voorzien.

Om de fietszone meer in de verf te plaatsen, werden andere alternatieven gezocht. Momenteel zijn er in de fietszone diverse kanaalplaten geplaatst. De dienst mobiliteit gaat in overleg met de dienst communicatie om extra kanaalplaten te plaatsen opdat aan elke toegang van de fietszone fietsers en bestuurders hierop geattendeerd worden. Bijkomend wenst de stad te kiezen voor een duurzaam alternatief.

De dienst mobiliteit toetste het gebruik van een betonstraattegels (zie foto hieronder) af met de dienst monumentenzorg en de dienst openbaar domein. Een tegel met het woord "fietszone" wordt afgetoetst bij de fabrikant. De dienst mobiliteit gaat in de toekomst na waar dergelijke straatstenen strategisch kunnen geplaatst worden indien er een model op de markt is met het woord "fietszone". De tegels zullen enkel in het geval van heraanleg eventueel geplaatst worden.



2. Het fietsen in tegengestelde richting wordt steeds getoetst aan het nieuwe fietsvademeccum. Het instellen van beperkt eenrichtingsverkeer is in België verplicht in alle eenrichtingsstraten met een snelheidsregime van maximum 50 km/u en een rijbaanbreedte van minstens 3,00m, tenzij veiligheidsredenen dit verhinderen. Wanneer fietsen in tegenrijrichting is toegestaan, dient een fietser zoals steeds rechts van de rijweg te fietsen. Het vademecum adviseert om dit qua vormgeving enkel te faciliteren op kruispunten en bij het begin en einde van de straat. Niet over de gehele weg.

Brugge is echter een fietsstad en heeft bijvoorbeeld bij de heraanleg van de Katelijnestraat de fietser wel over de volledige lengte van het tracé gefaciliteerd. Dit mede omdat wij hier in functie van de rooilijnbreedte 1,5m aan de fietsers in tegenrijrichting konden geven. Zo kan de rijweg op zich op +/- 3,00m gehouden worden en worden fietsers in tegenrijrichting beter gefaciliteerd. Deze afbakening werd UNESCO-proof aan de hand van fietsnagels voorzien. Bij heraanleg van wegenissen in het centrum wordt er steeds afgetoetst of dergelijke voorzieningen mogelijk zijn. De stad wenst enkel dergelijke tracés te voorzien van fietsnagels indien wij én minimaal 3,00m

rijweg hebben en 1,5m aan de fietsers in tegen rijrichting kunnen geven. Op deze manier kan de fietser ook de ruimte gegeven worden die hij/zij nodig heeft. Bij wegenissen waar dergelijke breedtes niet gehaald worden (zoals de Noordzandstraat – 3,0m excl. goten), wordt dit niet gefaciliteerd. Dit om zo de fietser niet onnodig in verdrinking te brengen.

De fietsuggestiestrook in de Predikherenstraat voldoet niet meer aan het huidig fietsvademecum. Dit werd destijds aangebracht in functie van het links parkeren om bestuurders die links parkeren te attenderen op fietsers in tegenrichting.

Bij heraanleg worden waar mogelijk fietsers in beperkt eenrichtingsverkeer gefaciliteerd. Andere winkelstraten worden op heden niet gewijzigd.

Vraag 2136: Raadslid Geert Van Tieghem (14 februari 2023)

Een sterrenweide in Brugge

Tijdens de gemeenteraadszitting van 20 december 2021 hield ik aan de hand van een interpellatie een warm pleidooi om ook in Brugge werk te maken van het aanleggen van een sterrenweide voor kinderen die tijdens de zwangerschap of vlak na de geboorte het leven lieten. Het college was ons voorstel zeer genegen. De schepen van Openbaar Domein meldde ons dat een sterrenweide, op de centrale begraafplaats in Steenbrugge, tegen eind 2022 een feit zou zijn.

Wat is de actuele stand van zaken in dit dossier? Welke concrete stappen werden sedert december 2021 ondernomen om de sterrenweide te realiseren? Wanneer is de realisatie van de sterrenweide een feit?

Antwoord 2136:

Een sterrenweide in Brugge

De dienst Burgerzaken ondersteunt de aanleg van een sterrenweide. Wijzigingen in het retributiereglement op lijkbezorging en de politieverordening op begraafplaatsen worden voorbereid. Met de dienst Openbaar Domein en dossierbeheerder wordt geregeld afgestemd over de fase waarin het dossier zich bevindt.

Vraag 2137: Raadslid Yves Buysse (14 februari 2023)

Klachten racisme en discriminatie

Via verschillende kanalen kunnen bij de stad Brugge klachten over racisme of discriminatie ingediend worden.

Graag had ik de cijfers van het aantal klachten gekregen sinds 2019.

Graag een opsplitsing op jaarbasis en op basis van het kanaal waar de klacht werd ingediend (politie, UNIA-aanspreekpunt, ...).

Wat discriminatie betreft had ik eveneens een opsplitsing willen zien op basis van de specifieke discriminatiegrond.

Antwoord 2137:

Klachten racisme en discriminatie

In bijlage vindt u antwoord op uw schriftelijke vraag.



23070 Bijlage.docx

Vraag 2138: Raadslid Karel Scherpereel (16 februari 2023)

Schoolvervoer

Onze schoolkinderen gaan iedere week zwemmen naar het Interbad in Sint-Kruis. (Normaal gaan ze naar Beernem maar daar is het zwembad gesloten) De kostprijs van de rit hangt af van de duurte en de afstand uiteraard. Al een hele poos neemt onze buschauffeur de kortste weg via de Engelendalelaan. Die rit duurt 10 minuten en is ongeveer 3 km. Vorige week werd de chauffeur echter tegengehouden door een vriendelijke agent en werd haar gemeld dat het verboden is te rijden door de Engelendalelaan en dat dit alleen mag door bussen van de Lijn. Ze kreeg een vermaning en de raad om met de diensten contact op te nemen om te vragen of er daar een uitzondering op kan gemaakt worden. Om geen precedenten te scheppen krijgt de busmaatschappij geen uitzondering.

Toch doet dit mij de wenkbrauwen fronsen als inwoner van de Engelendalelaan maar ook als schooldirecteur. De rit moet nu verlopen via de ring. Gevolg: de rit duurt 25 minuten en is 6 km dus de kinderen moeten het dubbele van de busprijs betalen.

Vandaar mijn vraag:

Is het niet mogelijk dat zo'n vervoer een uitzondering krijgt zodat zowel het milieu (uitstoot over 6 km ipv 3) als de portemonnaie van de ouders én de tijd gunstig beïnvloed wordt?

Antwoord 2138:

Schoolvervoer

De tonnagebeperking van 3,5 ton (uitgezonderd plaatselijk verkeer) werd ingevoerd in de volledig maas tussen de Astridlaan/Generaal Lemaanlaan, R30 en Maalse Steenweg. Dit om te vermijden dat doorgaand zwaar verkeer gebruik maakt van deze wijk (en vooral de Engelendalelaan en as Vossensteert/Bossuytlaan) om sneller om hun bestemming buiten de wijk te komen.

Net voor de verkeersveiligheid van de bewoners en schoolgaande jeugd en het weren van sluipverkeer in deze wijk werd deze tonnagebeperking ingevoerd. Het financiële aspect is hier voor ons ondergeschikt aan de verkeersveiligheid. Op basis van het gelijkheidsbeginsel moeten wij iedereen op dezelfde manier behandelen. Wij kunnen dan ook niet toestaan dat u voor uw bus een uitzondering krijgt en alle andere voertuigen zouden moeten rondrijden.

Volgens de routeberekening van Google is de route van de Astridlaan-Generaal Lemaanlaan, R30 en Maalse Steenweg slechts 5 km en 10 minuten rijden.

Vraag 2139: Raadslid Karel Scherpereel (16 februari 2023)

Plaatsen van fietsnietjes

Bewoners van de Camiel Van den Busschestraat zijn sterk geïnteresseerd in een fietstalling in hun omgeving. Die mag zelfs voor hun deur geplaatst worden. (Zie foto)

Hun vraag:

Wat moeten ze doen om zo'n fietsnietjes aan te vragen? Moeten ze handtekeningen van de inwoners van de buurt verzamelen? Waar moeten ze de aangifte doen?

Mijn vraag:

Wat is de procedure voor de Brugse inwoner om een fietsstalling in de omgeving van hun woonst aan te vragen?

Wat zijn de factoren waarmee de dienst Mobiliteit rekening houdt bij het toekennen voor het plaatsen van zo'n fietsstalling/fietsnietjes?



Antwoord 2139:

Plaatsen van fietsnietjes

Alle aanvragen voor fietsparkeerplaatsen worden getoetst aan het beleidskader fietsvoorzieningen dat goedgekeurd werd in het college van burgemeester en schepenen in zitting van 22 maart 2021. In bijlage vindt u alvast een exemplaar van dit beleidskader.



23074 Bijlage -
Beleidskader fietspa

De procedure voor de burgers is in principe eenvoudig. Ze moeten een schriftelijke vraag richten naar het stadsbestuur. Dit kan via mail aan mobi@brugge.be. In deze aanvraag moet staan waar de aanvragers wonen en waarvoor de fietsenstallingen zouden dienen (bewoners, bezoekers, klanten, ...). Dit wordt dan beoordeeld door de dienst mobiliteit en indien gunstig voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.