

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**27ste jaargang
nr. 18 – 9 mei 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 2205: Raadslid Janos Braem (14 september 2022)

Parkeerkaarten

Naar aanleiding van de autoloze zondag werd er beslist om de bewoners met een parkeerkaart een toegangskaart te geven, zodanig dat ze hun woning kunnen bereiken. Tot grote verbazing viel ook in mijn brievenbus (Jan Miraelstraat 49), twee brieven om deze doorgang te geven. Vreemd, aangezien ik geen enkele auto heb, laat staat dat er daarvoor een parkeerkaart aangevraagd werd. Het bleken twee brieven te zijn voor de bewoners die al drie jaar niet meer in mijn woning wonen. Vandaar enkele vragen:

1. Worden parkeerkaarten automatisch stopgezet als de betrokken bewoners verhuizen en niet meer in een zone wonen waardoor ze recht hebben op een parkeerkaart? (Bv. verhuis van binnenstad Brugge naar ver-Assebroek.)
2. Hoeveel parkeerkaarten zijn er momenteel voor een 1ste, 2de, 3de en 4de wagen? Is er hiervan een evolutie van de voorbije 4 jaar? (Indien vastgesteld werd dat er cf. mijn eerste vraag nog mensen foutief een parkeerkaart hebben, vind ik het geen probleem om eerst die oefening te maken en dan later de cijfers te bezorgen.)

Antwoord 2205:

Parkeerkaarten

Antwoord 11/10/2022:

Het zou inderdaad moeten dat een bewonersvergunning automatisch gestopt wordt wanneer een persoon er geen recht meer op heeft, bv. bij verhuis of overlijden. Bij het verstrekken van de doorlaatbewijzen voor autovrije zondag bleek echter dat er een technisch probleem was met dit systeem.

Onze diensten hebben dit direct aangekaart bij de fabrikant om dit zo snel mogelijk op te lossen. Zij zijn ondertussen volop bezig met het technische probleem in orde te brengen. Van zodra dit gebeurd is, kunnen wij ook de gevraagde cijfers uit uw tweede vraag bezorgen.

Antwoord 13/3/2023:

In navolging van ons antwoord van 11 oktober 2022 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

Na herhaaldelijk aandringen bij de firma die verantwoordelijk is voor het softwareprogramma waarin wij de parkeervergunningen beheren, is er eindelijk vooruitgang te melden. Het technische probleem hield in dat het onmogelijk was om een rijksregisternummer in te voeren bij een aanvrager van een vergunning. Dit zorgde er ook voor dat er geen controle aan het lokale bevolkingsregister mogelijk is, waardoor mensen die niet langer gedomicilieerd zijn op een adres niet uit het systeem gehaald konden worden (behalve als ze dit zelf aangaven).

Ondertussen is er een stappenplan opgezet met de firma om deze problematiek op te lossen. In eerste instantie zal de foutmelding die er voor zorgde dat er geen rijksregisternummers ingevoerd konden worden aangepakt worden. Dit is voorzien tegen het einde van maart. Tegelijkertijd zullen de huidige gebruikers zonder rijksregisternummer gefilterd worden. Deze lijst zal dan aangevuld worden met gegevens uit het lokale bevolkingsregister. Op deze manier zouden alle toekomstige en bestaande vergunningshouders in het systeem moeten zitten met een correct rijksregisternummer.

Tegen eind april zou dit probleem eindelijk opgelost moeten zijn zodat wij de database kunnen filteren en een correct overzicht hebben van de geldige parkeervergunningen.

Antwoord 8/5/2023:

In navolging van ons antwoord van 11 oktober 2022 en 13 maart 2023 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

In afwachting van de geautomatiseerde controle (en dus automatische stopzetting van een parkeervergunning bij verhuis of overlijden) werd in april 2023 door de stadsdiensten een éénmalige controle via het lokaal rijksregister uitgevoerd. Een lijst met potentieel onrechtmatige vergunningen op basis van een domicilie-adres werd aan de externe beheerder van de applicatie van de parkeervergunningen bezorgd met de vraag deze vergunningen met onmiddellijke ingang stop te zetten.

De externe beheerder bevestigde ons per mail dat de stopzetting van de potentieel onrechtmatige parkeervergunningen op 29 april 2023 uitgevoerd werd.

Ondertussen blijft de parkeerwinkel aandringen om de gemaakte afspraken (automatische controle met het lokaal rijksregister) met de hoogste prioriteit na te komen.

De gevraagde cijfers worden u later bezorgd.

Vraag 2206: Raadslid Paul Jonckheere (28 februari 2023)

Vijversdreef 8310 Brugge

De Vijversdreef beroerde de gemoederen in Male. Naast het aantal wagens die daar passeert zijn volgende elementen ook belangrijk zeker met het feit dat de school Kantelberg in die omgeving ligt.

- snelheid: hoe dikwijls controleerde de Brugse politie de snelheid in de laatste vijf jaar. Hoe dikwijls diende te worden geverbaliseerd?

-hoe dikwijls sensibiliseerde de Brugse Politie met de gekende snelheidsaanduidingen -ongevallen: hoeveel ongevallen gebeurden er in de laatste vijf jaar. Hoeveel zwakke weggebruikers waren hierbij betrokken?

-zwaar verkeer: hoe dikwijls in de laatste vijf jaar deed de politie een controle op dit niet toegelaten zwaar verkeer. Hoeveel proces verbalen werden hiervoor uitgeschreven?

Antwoord 2206:

Vijversdreef 8310 Brugge

Antwoord 28/3/2023:

Vraag 1: snelheid : hoe dikwijls controleerde de Brugse politie de snelheid in de laatste vijf jaar? Hoe dikwijls diende te worden geverbaliseerd?

In de periode 2018 - tot op heden werden in totaal 21 repressieve snelheidscontroles uitgevoerd, waarbij 3684 voertuigen werden gecontroleerd. Van het totale aantal gecontroleerde voertuigen werden 479 bestuurders (of 13%) geverbaliseerd.

Hieronder kunt u een overzicht terugvinden per jaar:

Jaar	aantal gecontroleerde voertuigen	aantal overtredingen
2018	628	45
2019	763	78
2020	141	21
2021	0	0
2022	1548	245
2023 (t.e.m. maart)	604	90

Aangezien de Vijversdreef ook dit jaar op de knelpuntenlijst van de politie staat, zullen er ook in de komende periode nog periodiek repressieve snelheidscontroles worden uitgevoerd.

Vraag 2: hoe dikwijls sensibiliseerde de Brugse Politie met de gekende snelheids aanduidingen -ongevallen : hoeveel ongevallen gebeurden er in de laatste vijf jaar.Hoeveel zwakke weggebruikers waren hierbij betrokken ?

Het project met de snelheidsaanduidingen – ongevallen werd in het verleden enkel toegepast op de hoofdinvalswegen naar het centrum van Brugge. Bijgevolg werden deze niet geplaatst op de lokale wegen zoals de Vijversdreef, waardoor er hier geen gegevens van gekend zijn.

De vraag met betrekking tot het aantal ongevallen van de laatste 5 jaar werd overgemaakt aan de dienst beleidssteun van de politie. De opzoeking van de cijfers neemt echter enige tijd in beslag waardoor wij tot op heden nog niet over de volledige gegevens beschikken.

Van zodra wij deze cijfers ontvangen, zullen wij deze aan u overmaken.

Vraag 3: zwaar verkeer : hoe dikwijls in de laatste vijf jaar deed de politie een controle op dit niet toegelaten zwaar verkeer. Hoeveel proces verbalen werden hiervoor uitgeschreven?

Het is zeer moeilijk om op deze vraag een cijfer te kleven. De problematiek is opgenomen in de dagelijkse werking van de verkeerspolitie waardoor er op regelmatige basis nazicht uitgevoerd wordt door de collega's.

Echter bij een overtreding worden de voertuigen vaak meegenomen naar een andere locatie dan de Vijversdreef alwaar het voertuig op een veilige manier kan worden onderworpen aan een volledige controle.

Uit de laatste meting (november 2022) met het telapparaat werden 2,19 % voertuigen geregistreerd die aanzien werden als zwaar verkeer. Dit betekent dat op basis van lengte deze

voertuigen gecatalogiseerd worden als zwaar verkeer. 2 voertuigen die kort na elkaar rijden kunnen ook aanzien worden als zwaar verkeer. Dit telapparaat houdt natuurlijk ook geen rekening met zwaar verkeer dat plaatselijk is. Niet alle geregistreerd verkeer is daarvoor in overtreding.

Antwoord 8/5/2023:

In navolging van ons antwoord van 28 maart 2023 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

In bijlage vindt u de resultaten van de ongevallen en inbreuken op zwaar vervoer.



23086

bijlage-Vijversdreef.

Vraag 2207: Raadslid Pascal Ennaert (6 maart 2023)

Verkeerssituatie kruispunt Hauwersstraat – Vrijdagmarkt (Zand)

Op het eind van de Hauwerstraat - Vrijdagmarkt staan normalerwijze paaltjes. Deze moeten vermijden dat men met de auto vanuit de Hauwerstraat de Vrijdagmarkt oprijdt of, omgekeerd, vanuit de Vrijdagmarkt de Hauwerstraat inrijdt. De paaltjes zijn handmatig verwijderbaar zodat leveranciers van het BMCC of de hotels in de buurt toch door kunnen, en dit in beide richtingen. De vigerende verkeersreglementen voorzien dat ook.

Sinds minstens een maand is er van deze paaltjes geen sprake meer. Naar verluidt zouden deze zijn 'verdwenen'. Dit leidt tot toenemend sluipverkeer van mensen die via de Smedenpoort als vanouds de Hauwerstraat gebruiken om het Zand op te rijden en, in toenemende mate zelfs opnieuw de Zuidzandstraat in te rijden. (Dergelijke mogelijkheden circuleren klaarblijkelijk zeer vlug). Zelfs de politiediensten werden reeds herhaaldelijk 'betrapt' op dergelijk manoeuvres, zonder dat er blijk was van enige urgentie.

Bij dit alles maken de 'overtreders' twee verkeersovertredingen, ondanks de verkeerssignalisatie die dit verbiedt gebruiken zij het laatste deel van de Hauwerstraat voor doorgaand verkeer. En dan maken ze nog een tweede overtreding door alsnog de aanloopstrook over het Zand richting Zuidzandstraat op te rijden.

En dan is er nog niks gezegd over de gevaarlijke manoeuvres tussen voetgangers en fietsers die één en ander veroorzaakt.

Ook de fietsersbond, die de aanwezigheid van paaltjes op fietspaden terecht als gevaarlijk aankaatte, vindt klaarblijkelijk de autostremmende paaltjes op het eind van de Hauwersstraat niet onmiddellijk hinderend voor een veilig fietsverkeer, gezien ze niet onmiddellijk in een bocht liggen en al van ver goed zichtbaar zijn, en gezien bakfietsen er voldoende manoeuvreerruimte hebben.

De huidige situatie gaat in tegen twee principes: Enerzijds het gemotoriseerd verkeer in West-Brugge maximaal beperken tot bewoners. Anderzijds het verkeersluw maken van de Zuidzandstraat en de ruime binnenstad.

Vandaar volgende vragen:

- Wil het college de twee basisprincipes zoals geschetst op het eind van mijn inleiding in stand houden?
- Zo ja, waarom worden de paaltjes op het eind van de Hauwerstraat dan niet teruggeplaatst? En bovendien, kunnen de handmatig verwijderbare paaltjes dan niet vervangen worden door automatisch aan te sturen paaltjes die vanop afstand kunnen worden bediend?
- Of zijn er andere maatregelen mogelijk waardoor de regels kunnen worden afgedwongen, zoals bijvoorbeeld de beboeting via nummerplaatcamera's zoals men dit in Gent reeds aanwendt?
- Zo nee, waarom houdt men het verkeersreglement, met alle bijhorende verbodsborden op de locatie, nog in stand als men alles oogluikend toch toelaat en niet verbaliserend optreedt?

Antwoord 2207:

Verkeerssituatie kruispunt Hauwersstraat – Vrijdagmarkt (Zand)

Antwoord 27/3/2023:

Naar aanleiding van een fietstocht met de fietsersbond in Christus-Koning, Sint-Pieters en Brugge centrum waarbij allerlei hinderlijke paaltjes voor fietsers in kaart werden gebracht werd een dossier opgemaakt. De paaltjes in de Hauwerstraat zijn hier ook ter sprake gekomen. De fietsersbond adviseerde om een paaltje wel en een paaltje niet te plaatsen. Van de 7 paaltjes die er staan kunnen de drie middelste door een sleutel verwijderd worden. In het voorstel van de fietsersbond bleven er 2 paaltjes staan die met een sleutel konden verwijderd worden.

Het MOVE-overleg (een overleg tussen de lokale politie, de dienst openbaar domein en de dienst mobiliteit) adviseerde op 19 oktober 2022 om de 3 centraal verwijderbare paaltjes definitief te verwijderen. Wanneer het paaltje tijdelijk werd weg genomen, in kader van leveringen voor het BMCC of door andere omstandigheden, werd de paal soms niet terug geplaatst en verdween deze.

Op 7 november 2022 besliste het College van Burgemeester en Schepenen om de 3 centraal verwijderbare paaltjes dan definitief te laten verwijderen. De paaltjes werden verwijderd om de vrachtroute van en naar het BMCC te blijven garanderen en alsook om de fietsers minder hinder te geven.

Na het verwijderen van deze paaltjes registreerden wij 1 klacht. De dienst mobiliteit voert op heden een onderzoek met verschillende verkeersstellingen en observaties om te meten of er wel degelijk een issue is met voertuigen die van de Hauwerstraat richting het Zand rijden. De resultaten worden verder onderzocht en voorgelegd aan het bestuur. In afwachting worden de paaltjes niet terug geplaatst.

Antwoord: 8/5/2023:

In navolging van ons antwoord van 27 maart 2023 op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

Eind maart 2023 werd met het BMCC, de lokale politie en de dienst openbaar domein in overleg getreden. Dit na een aantal (3) willekeurige observaties van de dienst mobiliteit. De observaties leerden ons dat er maximaal 2 à 3 voertuigen waren die toch naar de Vrijdagmarkt door reden. Op 19 april 2022 besliste het CBS om in de Hauwerstraat een parkeerverbod in te voeren. Dit is tot op heden, na herhaaldelijke herinneringen, nog steeds niet uitgevoerd. De dienst openbaar domein blijft aandringen bij de leverancier van de bebording om deze zo snel mogelijk te plaatsen. Hierdoor kunnen er nog altijd voertuigen in de Hauwerstraat rijden en kunnen ze er ook parkeren. Ook de garage van een van de hotels op de Vrijdagmarkt is hier gelegen (waardoor er ook altijd verkeer in de Hauwerstraat zal rijden). Doordat voertuigen er kunnen parkeren, zijn er veel voertuigen die de borden niet opmerken (of niet zien) en zien parkeren doet parkeren waardoor voertuigen ook de straat inrijden. Als ze zien dat er geen plaats meer is, is de gemakkelijkste oplossing soms om door te rijden. Tijdens het overleg met BMCC, de lokale politie en de dienst openbaar domein is er nogmaals gehamerd op het feit dat de parkeerbebording in orde dient te komen en dat dit al een eerste stap zal zijn om voertuigen uit de Hauwerstraat te weren. Gezien de verbinding Hauwerstraat – Zand echt wel een grote fietsverbinding is (tot 400 fietsers in de spits) en wij op heden amper tot geen klachten hebben gekregen, werd er afgesproken om momenteel de paaltjes niet meer terug te plaatsen. Eens de parkeerbebording er staat, zal de dienst mobiliteit de situatie opnieuw monitoren en kijken of er een evolutie is in het hele gebeuren. Dit gezien het ook niet de grote aantallen voertuigen zijn die hier door rijden (max 2 à 3 per uur).

Het niet terug plaatsen van de paaltjes doen wij in eerste instantie voor de fietsers maar ook om het BMCC niet extra te belasten met het wegnemen en terug plaatsen van paaltjes (daar er soms veel leveringen in een bepaalde periode zijn). Wij volgen de situatie opnieuw op zodra de correcte parkeerbebording er staat.

Vraag 2208: Raadslid Ilse Coopman (8 april 2023)

Elektrische deelsteps in Brugge

In het kader van een toekomstgerichte mobiliteitsbeheer zijn elektrische steps niet meer weg te denken. Steeds vaker zie je ze in het straatbeeld verschijnen. Zeker bij pendelaars en jongeren. In grotere steden duikt ook steeds meer het fenomeen van de deelsteps op. Die worden door meerdere gebruikers gedeeld en dan achtergelaten op het openbaar domein. Soms kan dit, begrijpelijkerwijze, tot wrevel en de nodige overlast zorgen. Zeker als die kriskras op het trottoir bijvoorbeeld achtergelaten worden.

In Parijs hield men zelfs een groot referendum bij de burgers om te bevragen of men de deelsteps uit het straatbeeld wil zien verdwijnen of niet.

Hoewel in andere steden het fenomeen meer ingeburgerd lijkt te zijn, ik denk aan Brussel, Gent etc. mogen we ook verwachten dat het gebruik van de steps ook in Brugge ook een opmars zal kennen en dus ook het gebruik van deelsteps.

Vandaar de volgende vragen:

- Hoe kijkt de stad in haar mobiliteitsplan naar het gebruik van elektrische steps?
- Welke maatregelen zal de stad nemen om hierop te anticiperen?
- Hoe staat de stad ten opzichte van deelsteps?
- Hoe zal men potentiële overlast hiervan op het openbare domein (vb. achterlaten van de steps op voetpaden etc.) tegengaan?
- Voorziet de stad bepaalde zones/ locaties/ oplaadpunten hiervoor?
- Kwam al de vraag van een (al dan niet commerciële) speler aan de stad om elektrische deelsteps hier in te voeren?

Antwoord 2208:

Elektrische deelsteps in Brugge

De stad Brugge kreeg bij de opkomst van de deelstep in 2019 van 5 verschillende aanbieders (V-step, TIER, Lime, Flash en Hop) de vraag om hun steps in Brugge te mogen aanbieden. De dienst mobiliteit heeft deze aanvragen destijds zeer grondig geanalyseerd. Op 8 juli 2019 besliste het college om geen deelsteps op het grondgebied van Brugge toe te laten omwille van de volgende redenen:

Geografisch

De oppervlakte van de binnenstad van Antwerpen, Brussel en Gent is totaal niet te vergelijken met die van Brugge. Brugge is van nature uit een stad waar het meeste op wandelafstand bereikbaar is, er is dan ook geen noodzaak om een systeem zoals deelsteps in te voeren in de binnenstad, of bij uitbreiding de rest van Brugge. Brussel heeft bovendien ook een zeer heuvelachtig profiel, iets dat niet over Brugge gezegd kan worden. Het gebruik van elektrische verplaatsingsmiddelen heeft in Brussel dan ook een bonus. De Brugse binnenstad is dan weer bezaaid met kasseien wat het comfort op een e-step zeker niet ten goede komt.

In het verleden werd reeds een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voor het invoeren van een fijnmazig fietsdeelsysteem in onze stad. Uit deze studie bleek dat het nut van een dergelijk systeem zeer beperkt was aangezien Brugge te klein is en de meeste bewoners zelf over één (of meerdere) fiets(en) beschikken. Uit deze studie kwam ook naar boven dat de gebruikers van een dergelijke fietsdeelsysteem geen autobestuurders zullen zijn, maar mensen die anders te voet, met de eigen fiets of met het openbaar vervoer de last mile zouden voltooien.

Het aanbieden van deelsteps zou hetzelfde effect met zich meebrengen: in plaats van meer duurzaam vervoer (minder auto's), zou het duurzame(re) vervoer verder gespreid worden over

andere transportmodi. Bovendien zouden de meeste gebruikers dit waarschijnlijk gebruiken om van en naar het station te rijden. Een tweede groep te verwachten gebruikers zijn toeristen/bezoekers die de steps zullen gebruiken om (een deel van) de stad te verkennen.

Verkeersveiligheid

Het aanbieden van deelsteps betekent ook een extra vervoersmiddel in het reeds drukke stedelijke verkeer. Toeristen/bezoekers die Brugge niet kennen zullen dit gebruiken om snel van de ene bezienswaardigheid naar de andere te rijden zonder aandacht te hebben voor de geldende verkeers- en voorraangsregels. Nu al merken wij dat toeristen die per fiets de stad bezoeken soms een gevaar zijn voor zichzelf en andere weggebruikers. De bestrating in Brugge (kasseien) is ook niet in het voordeel van de steps met hun kleine wielen.

Een tweede aspect is dat de steps overal achtergelaten kunnen worden door de gebruikers. Bepaalde aanbieders vragen bij het sluiten van de step wel een foto om te bewijzen dat de step 'niet hinderlijk' werd achtergelaten. Desondanks staan deze vaak in de weg op de voetpaden waardoor andere gebruikers niet of nauwelijks door kunnen. Vooral in de Brugse binnenstad, met vaak nauwe voetpaden zou dit extra problemen kunnen opleveren voor rolstoelgebruikers, kinderwagens, ... Verschillende steden proberen het stallingsprobleem nu in te dijken door middel van (zware) boetes en zones waar het verboden is om steps te plaatsen.

Recentelijk Amerikaans onderzoek toont ook aan dat iemand die valt met een step 40% kans heeft ook een hoofdwonde. In de spoeddienst van het Sint-Jans-ziekenhuis in het centrum van Brussel zien ze gemiddeld dagelijks iemand die gevallen is met een step. Deze steps zijn wettelijk begrensd op 18 kilometer per uur (sommige zelfs maar op 25km/u.), maar bij dergelijke snelheden kan een val kwalijke gevolgen hebben indien er geen helm gedragen wordt. Volgens de wegcode is het momenteel niet verplicht om tijdens het stappen een helm te dragen.

Chargers/hunters

Alle aanbieders maken gebruik van vrijwilligers om de steps 's nachts op te laden. In de verschillende steden waar dit reeds gebeurt, is er een grote concurrentie tussen de vrijwilligers. Aangezien ze een bedrag krijgen per step die ze opladen (afhankelijk van locatie, batterijduur, ...) is dit zeer concurrentieel. Er zijn chargers die speciaal de stad doorrijden met een bestelwagen om zoveel mogelijk steps te bemachtigen per nacht. Dit is ook niet bevorderend voor de verkeersveiligheid.

Prijs

De aanbieders werken met ongeveer dezelfde prijszetting. Per ontlening betaalt de gebruiker 1 euro + 0,15 euro (prijzen van 2019) per minuut dat de step gebruikt wordt. Als er een halfuur 'gestept' wordt, komt dit op 5,5 euro neer. Een blue-bike kost de gebruiker, door de tussenkomst van de stad en de Vlaamse Overheid, 1,15 euro per 18 uur.

Parijs

Bij de uitrol van deelsteps in verschillende (wereld)steden werd dit grondig gemonitord en geëvalueerd. Doorheen de jaren zijn er verschillende ongevallen gebeurd met deelsteps waarbij zelfs dodelijke aflopen waren. De deelsteps zijn vaak het slachtoffer van vandalisme of worden gebruikt om vandalisme uit te voeren. Door storm en wind vallen de deelsteps soms om waardoor het voorvalt dat meerdere deelsteps op de grond liggen.

Dit geeft een bevuild straatbeeld en is zeker niet wenselijk. Gezien de vele criteria en de problemen met deelsteps is Parijs nu sinds kort de eerste wereldstad die de procedure in werking heeft gezet om deelsteps uit de stad te bannen. Brugge was hierin altijd al koploper en heeft dit vanaf het begin niet toegelaten. Wij kunnen u ook melden dat in andere steden zoals Antwerpen er meer en meer gedacht wordt aan het aan banden leggen van de deelsteps.

Vraag 2209: Raadslid Karin Robert (12 april 2023)

Dekolonisatie en initiatieven in dit verband in onze stad

Ik lees op de website van VVSG bij dekolonialisering het volgende:
zie <https://www.vvsg.be/kennisitem/vvsg/dekolonisering>



Koloniale verwijzingen

In bibliotheken, scholen, tradities en de openbare ruimte zijn koloniale denkbeelden en verwijzingen aanwezig die historisch gegroeide, maar discriminerende machtsverhoudingen in stand houden. Lokale besturen nemen het voortouw om de dialoog hierover te begeleiden of aan te gaan. Zo zorgen ze dat iedereen zich een gelijkwaardig deel voelt van de stad.
(Beeld: Stad Gent)

www.vvsg.be

□

En ook:

'Als lokaal bestuur heb je de regie in handen om dit debat in goede banen te leiden en om oplossingen te zoeken die rekening houden met de verzuchtingen en verwachtingen van je inwoners.'

Er staan op de website VVSG, zie link, ook een aantal initiatieven in dit verband vermeld van steden zoals Antwerpen, Breendonk, Kortrijk, Gent, Mechelen, Leuven, Oostende.

Mijn vragen:

1. Heeft ons stadsbestuur zicht op wat er leeft in onze stad rond koloniale verwijzingen? Zo ja, kan dit worden toegelicht?
2. Graag had ik vernomen wat de initiatieven zijn die Brugge neemt in dit verband? Zijn reeds initiatieven genomen en/of zal Brugge er in de toekomst nog nemen?
3. Er is sprake op de website van VVSG, zie link, van het opstarten van een participatief traject om tot een gedragen aanpak te komen in dit verband. Is dit ook wat in onze stad reeds werd toegepast of zal worden toegepast? Hoe is dit verlopen of hoe zal dit gebeuren?

Antwoord 2209:

Dekolonisatie en initiatieven in dit verband in onze stad

De Universiteit van Leuven publiceerde een inventaris van de koloniale verwijzingen in België.
Bron: Matthew G. Stanard (2019), The Leopard, the Lion, and the Cock. Colonial Memories and Monuments in Belgium. Leuven University Press.

Voor Brugge wordt hierbij verwezen naar:

Gustave Dryepondt	memorial	Location: On birth home of the Dryepondt family, Wollestraat, facing Belfry of Bruges.
Leopold II (Leopold II-laan)	street name	
Congo (Kongostraat)	street name	
Amaat Vyncke (Amaat Vynckestraat)	street name	Dudzele
Amaat Vyncke	memorial	Dudzele
Amaat Vyncke	plaque	on birth home at Sint-Lenardsstraat 47, Dudzele
Mgr. Jean-Félix de Hemptinne	plaque	plaque in cemetery of Sint-Andriesabdij van Zevenkerken

Het is moeilijk om na te gaan of deze lijst volledig is. Het stadsarchief gaf aan dat hierop alleszins nog een aanvulling hoort: de Leopold II-dam in Zeebrugge. Het oprichten van een participatief traject rond koloniale verwijzingen in de publieke ruimte is er vooralsnog niet. Daarvoor is er draagvlak, medewerking en (beleids)ruimte nodig van diverse diensten en stakeholders: dienst diversiteit en lokaal mondiaal, het culturele veld (bibliotheek, erfgoed), onderwijs, diasporaverenigingen, ... Wij nemen het voorstel ter harte en onderzoeken dit verder. Dit betekent niet dat er nu niet reeds rond het thema 'dekolonisering' gewerkt wordt. In 2021 werden in samenwerking met de Provincie West-Vlaanderen twee concrete vorming sessies aangeboden:

- Dekoloniseren en inclusieve communicatie;
- Dekoloniseren: van ontwikkelingssamenwerking naar internationale solidariteit.
-

Aansluitend op het laatste thema werd er voorgesteld, en inmiddels in voege, om de dienstnaam Noord-Zuid te veranderen naar Lokaal Mondiaal. Die eerste term refereerde te veel naar het wij-zij denken wat niet meer past binnen de huidige tijdsgeest. Ook de stedelijke adviesraad en expertengroep voor projectsteun in het Zuiden voerden een naamsverandering door naar respectievelijk Mondiale Raad en Brugs Fonds voor Mondiale Samenwerking. Er is binnen die sector een continue oefening in hoe te werken aan mondiale rechtvaardigheid op een gedekoloniseerde manier. Met ons mondiaal partnerband met Ebolowa dragen wij dit hoog in het vaandel: op basis van een gedeelde visie en agenda wordt er samengewerkt aan de uitvoering van de projecten en acties. Het principe van gelijkwaardigheid wordt ten allen tijde aangehouden. Daarnaast worden de actiepunten van het huidig ECCAR-plan (stedelijk plan tegen racisme en discriminatie) in uitvoering gebracht. Want dekolonisering gaat immers niet enkel over de verwijzingen in publieke ruimte. Dekolonisering moet gezien worden binnen een breder debat rond bestrijden van racisme en discriminatie. Het is bewust worden van structuren in de samenleving die nadelig zijn voor bepaalde groepen. Het gaat dus ook voor beeldvorming, communicatie, bewustzijn over je eigen referentiekader, representatie, ... De actiepunten in het ECCAR-plan weerspiegelen dit.

Er is zeker en vast nog werk aan de winkel en dit op diverse domeinen en sectoren. Het is een voortdurend proces dat meerdere strategieën nodig heeft. Een prominente rol daarvoor is weggelegd voor de overheid, maar evengoed voor het middenveld, het onderwijs, ...

Vraag 2210: Raadslid Stefaan Sintobin (26 april 2023)

Open brieven m.b.t. Dalila Hermans

In het kader van het dossier Dalilla Hermans werden twee open brieven naar de burgemeester gestuurd:

- Eén van een aantal Europese parlementsleden uit diverse landen en fracties
- Eén vanwege een aantal leden (ook uit diverse landen en diverse strekkingen) uit de Raad van Europa

Vragen

- Werden de brieven ontvangen?
- Hoe werd hierop gereageerd?
- Graag een afschrift van het antwoord op beide brieven.

Antwoord 2210:

Open brieven m.b.t. Dalila Hermans

Wij hebben deze brieven goed ontvangen. In bijlage vindt u een kopie van het antwoord op deze brieven.



23159

bijlage-ondertekenc