

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

27ste jaargang

nr. 42 – 7 november 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 2416: Raadslid Annick Lambrecht (3 oktober 2023)

Over uitrol van vervoer op maat en het aanhoudend gebrek aan transparantie

In een recent antwoord op een vraag om uitleg van collega Karin Brouwers liet minister Peeters in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken het volgende optekenen: *"Alle VoM-plannen zijn voor de zomer goedgekeurd in de respectievelijke vervoerregio's. Die worden vanaf 6 januari gefaseerd uitgerold."*

Tegenwoordig kunnen de verslagen van de vervoerregio online geraadpleegd worden. Wat het vervoer op maat betreft is het verslag van mei interessant. Hierin lezen we inderdaad dat er in juni een complexe beslissing moest worden genomen omtrent de operationalisering van het vervoer op maat. Maar om te weten wat beslist is, moeten we het verslag van juni lezen. Probleem: dit verslag staat 3 maanden later nog steeds niet online. Er zou ook een voorbereidende nota bestaan, maar ook die is niet raadpleegbaar. Kortom, 3 maanden voor de invoering van het vervoer op maat weten we nog niet wat er beslist is.

Vandaar mijn vragen:

1. Kan de nota waarvan sprake in het verslag van de vervoerregioraad van mei ter beschikking worden gesteld?
2. Wat betekent het vervoer op maat voor Brugge?
3. Welke beslissingen zijn er door de Vervoerregioraad genomen in juni 2023?
4. Kan het verslag van deze vergadering ter beschikking worden gesteld?
5. Wanneer wordt dit verslag online raadpleegbaar?

Antwoord 2416:

Over uitrol van vervoer op maat en het aanhoudend gebrek aan transparantie

1. Er werd een nota rond optimalisatievoorstellen voor het budget van VOM opgemaakt en besproken op de vervoerregioraad van juni 2023. Nota's die besproken worden op de vervoerregioraad worden doorgaans niet publiek gedeeld via de website. In het kader van openbaarheid van bestuur kunnen deze wel overgemaakt worden. Zie bijlage 1.
2. Het Vervoer Op Maat wordt uitgebreid toegelicht in bijlage 5 van het KT OV-plan en is ter beschikking op de website. Deze is als bijlage 2 toegevoegd bij deze nota. Het Vervoer Op Maat wordt geïntroduceerd en uitgerold samen met fase 2 van het nieuw OV-plan. Deze gaat in vanaf 06/01/2024. Wat dit specifiek voor Brugge betekent, zal in het algemeen BEREK van 14 november toegelicht worden aan de gemeenteraadsleden en zal later gecommuniceerd worden aan alle burgers via de website en het stadsmagazine.

3. Op de agenda van de vervoerregioraad van 29 juni stond het volgende:
- a. Algemeen
 - i. Goedkeuring verslag VVRR 30/03/2023 en 31/5/2023 (zie bijlagen)
 - b. Openbaar vervoer korte termijn
 - i. Deelfietsen
 - ii. Beslissing 'aanpassing VOM i.f.v. reëel beschikbaar budget'
 - iii. Beslissing 'tariefintegratie KN/AN en VOM Vast/Flex'
 - c. Regionaal mobiliteitsplan
 - i. Stand van zaken
 - ii. Openbaar onderzoek
 - d. Varia
 - i. Hoppin = merk
 - ii. toegankelijkheid

De beslispunten waren de punten 2a, 2b en 2c.

4. Verslagen van de vervoerregioraad komen ter beschikking voor iedereen via de website van de vervoerregio.
5. De verslagen worden gepubliceerd nadat ze goedgekeurd zijn door de leden van de vervoerregioraad, het verslag van juni 2023 wordt goedgekeurd op vervoerregioraad van 23 oktober. Daarna is het ter beschikking op de website.

Bijlage 1 & 2:

Klik door op pdf-document hieronder of zie aparte bijlage bij bulletin van vragen en antwoorden 42.



bva 42 - Bijlage 1



bva 42 - Bijlage 2

nota vervoerregioraad vervoer op maat.pdf

Vraag 2417: Raadslid Annick Lambrecht (3 oktober 2023)

Resultaten fietsrapport Brugge

In een grote online publieksenquête, die uitgevoerd werd door Vlaamse Stichting Verkeerskunde konden fietsers het afgelopen najaar het fietsbeleid binnen hun gemeente beoordelen op basis van hun eigen ervaringen. 426 Bruggelingen vulden de enquête in.

Brugge gaat in dit rapport één punt achteruit in vergelijking met vorig jaar: van 7/10 naar 6/10. Zowel op vlak van beleving (nu 6/10), als op vlak van infrastructuur (6/10) en communicatie (7/10) gaat de stad één punt achteruit. Vooral op vlak van fietscomfort (2,2 op 5), toegankelijkheid voor klachten over fietsinfrastructuur (2,5 op 5) en onderhoud van fietspaden (2,7 op 5) is er nog heel veel werk aan de winkel, zo blijkt uit het rapport.

Uit een ander rapport (LEKP-rapport van het Agentschap Binnenlands Bestuur) bleek dat er in Brugge geen enkele kilometer nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad werd gelegd in de periode 2021 tot nu. De doelstelling van het LEKP is 1 meter per inwoner tegen 2030, met als doel de Vlaamse fietsers aan te moedigen meer de fiets te nemen. Ook volgens dit rapport schiet Brugge dus ruimschoots te kort om deze doelstelling te halen.

Vandaar de volgende vragen:

1. Wat is de reactie van de burgemeester op deze resultaten?
2. Welke maatregelen zullen worden genomen met oog op een betere score de komende jaren? Komt er een actieplan?
3. Klopt het cijfer 0 in het LEKP-rapport over het aantal meters nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad per inwoner, met name 0 meter?

- Zo ja, hoe moet Brugge de doelstelling van meer mensen op de fiets te krijgen halen als er niet meer wordt geïnvesteerd in nieuwe en betere fietspaden?
- Zo niet, wat is dan het juiste cijfer? Graag een overzicht van de locaties van de nieuwe of opgewaardeerde fietspaden per deelgemeente.

Bron: [dMOW](#)

Metadata: [Pactportaal](#)

Laatste update:

05/03/2023

Frequentie update: jaarlijks

Doelstelling	Brugge	Vlaams Gewest
1 meter nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad extra per inwoner vanaf 2021 t.e.m. 2030		
Aantal meter nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad extra per inwoner (05/03/2023)	0	158.205
Inwoners (1/01/2022)	118.509	6.698.876
Aantal meter nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad extra per inwoner (05/03/2023)	0,000	0,024
Aantal meter nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad extra tegen 2030 (proportioneel naar aantal inwoners in de gemeente à rato van 6,6 miljoen op Vlaams Gewest)	116.760	6.600.000
Percentage nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad extra van het aantal tegen 2030	0,0%	2,4%



Bron: <https://www.lokaalklimaatpact.be/rapporten.html>.

Antwoord 2417:

Resultaten fietsrapport Brugge

1. Uiteraard hadden wij de cijfers liever de andere richting uit zien evolueren. Wel is het belangrijk dat de bevraging door slechts 426 Bruggelingen ingevuld werd. Bij een vorige editie waren het er nog minder (328). De cijfers lijken ons dus niet erg representatief en eventuele verschillen statistisch weinig relevant. Wij wijzen ook op andere rapporten (zie bijgevoegd rapport van Mobiel 21) waar Brugge uitstekend scoort. Brugge is bijvoorbeeld één van de slechts drie steden waar meer dan de helft van de inwoners de fiets gebruikt voor woon-werkverplaatsingen.

Daarnaast zijn er de bewezen realisaties op het terrein. Deze tonen aan dat de stad wel degelijk investeert in fietscomfort en -infrastructuur. Alleen dit jaar al werden vele kilometers fietsinfrastructuur aangepakt of zijn de werken lopende of in voorbereiding. Denk aan de nieuwe fietspaden doorheen Park Steevens/Zandtiende, de vernieuwde fietspaden langs de ring tussen Gentpoort en Katelijnepoort, Sint-Pieterskaai, Hoefijzerlaan. Of de nieuwe fietsinfrastructuur langs het Kerkebeekpad - Ten Boomgaarde, samen fietsoversteek Kerkebeekpad met Dorpstraat, de fietsdoorsteek Veldstraat, de vernieuwing van de fietspaden langs de Moerkerkse Steenweg en de fietspaden die vernieuwd worden langs de Dampoortstraat. Eind vorig jaar werd een groot deel van het centrum dan weer ingericht als fietszone. In de Brugse fietsstraten, opgeteld meten ze maar liefst 27.749 meter, zijn fietsers de prioritaire weggebruikers. Het autoluw karakter van de

Stad	Algemeen	Beleving	Infrastructuur	Communicatie
Aalst	5	5	5	5
Antwerpen	5	5	5	6
Brugge	6	6	6	7
Genk	7	7	6	8
Gent	7	7	7	8
Hasselt	6	6	6	7
Kortrijk	7	7	7	8
Leuven	7	7	6	7
Mechelen	6	6	6	7
Oostende	7	7	6	7
Roeselare	6	6	6	6
Sint-Niklaas	6	6	6	7
Turnhout	5	5	5	6
Gemiddelde	6,2	6,2	5,9	6,8

Stad, waardoor het ook aangenamer fietsen is, werd in 2023 verder uitgebreid. Sinds de invoering van het nieuwe bussenplan, rijden er ook heel wat minder overbodige bussen door het centrum van de Stad.

In een centrumstad als Brugge is het ook altijd een evenwicht zoeken tussen erfgoed en fietscomfort. Uit de cijfers van het Fietsrapport blijkt dat de scores van Brugge gemiddeld zijn in de categorie centrumsteden. Geen enkele centrumstad scoort hoger dan 7 op de items Beleving en Infrastructuur.

2. De Stad blijft inzetten op fietsinfrastructuur. De FR30 – De Brugse Stadsfietsroute, de aanleg van fietssnelwegen, ... de ambities zijn groot. Er wordt ook een studie opgezet waarin onderzocht zal worden in welke mate Brugge nog autoluwer gemaakt kan worden, waardoor het ook aangenamer fietsen zal zijn. Ten slotte plant de Dienst Mobiliteit een communicatiecampagne waarin fietsen gepromoot wordt en Bruggelingen de mogelijkheid zullen krijgen om input te geven of om mee te werken aan onze fietsambities.

3. Dit cijfer klopt niet. De databronnen worden toegelicht in het rapport waarnaar u zelf verwijst. Zie hieronder een passage uit het rapport:

"Bij deze samenwerking verzamelt het departement MOW de data over nieuwe of structureel opgewaardeerde fietsinfrastructuur en deelt deze data met het Pactportaal. Binnen het LEKP tellen volgende types nieuwe fietsinfrastructuur mee:

- Fietspaden in het beheer van de lokale overheid
- Jaagpaden
- Fietsinfrastructuur langs gewestwegen
- Fietsstraten (gedeeltelijk)
- Fietsinfrastructuur onder subsidie van het Fietsfonds en het Kopenhagenfonds
- Elementen ter beveiliging van de fietsomgeving (d.i. middenbermen).*

Momenteel toont het Pactportaal enkel de cijfers van fietsinfrastructuur die door het Fietsfonds worden gesubsidieerd. Het aantal meter fietspad telt hierin in lopende meters van punt a naar punt b, daarnaast zal een verbreding van het fietspad onder de geregistreerde data vallen als opwaardering van de fietsinfrastructuur. In de (nabije) toekomst komen er nog meer databronnen bij die deze doelstelling kunnen meten."

Met andere woorden: Enkel fietsinfra via subsidie Fietsfonds werd opgenomen in het LEKP rapport. In afwachting van een betere data-ontsluiting door MOW/de VVSG, houden de cluster Openbaar Domein de investeringen in fietsinfrastructuur zelf bij.

	Totale meters	2019	2020	2021	2022	2023
Fietspaden Plan Kopenhagen	14.033,0				5.723,0	8.310,0
Fietsstraten	27.749,0	1.840,0	3.870,0	0,0	20.839,0	1.200,0
Veilige schoolroutes	3.710,0				580,0	3.130,0
Fietspaden zonder subsidie	13.436,0	100,0	5.674,0	5.937,0	1.520,0	205,0
Jaar totalen	58.928,0	1.940,0	9.544,0	5.937,0	28.662,0	12.845,0
Cumul totaal		1.940,0	11.484,0	17.421,0	46.083,0	58.928,0
% Target	49,11%					
Target 2030	120.000					

De investeringen worden geïnventariseerd volgens vier categorieën:

- Fietsinvesteringen waarvoor wij subsidie krijgen via Plan Kopenhagen
- Fietsstraten
- Fietsinvesteringen waarvoor wij subsidie krijgen via Veilige Schoolroutes
- Fietspaden zonder subsidies

In 2023 werd 12.845 meter fietsinfra aangepakt. Sinds 2019 gaat het om 58.928 meter. De LEKP doelstelling is 1 meter per inwoner. Tegen 2030 ambiert de stad dus 120.000 meter. Zie bijlage voor een volledig overzicht.

Bijlage 1 & 2:

Klik door op pdf-document hieronder of zie aparte bijlage bij bulletin van vragen en antwoorden 42.



bva 42 - Bijlage -
Rapport_De diversiteitFietsinvesteringen ove



bva 42 - Bijlage -

Vraag 2418: Raadslid Annick Lambrecht (4 oktober 2023)

Inbreuken op de wegcode door fietsers – Q2

In het kader van de verkeersveiligheid is het erg belangrijk dat alle weggebruikers, ook zwakke weggebruikers, de verkeersregels respecteren. Dat ook fietsers gecontroleerd worden op het naleven van de verkeersregels kan alleen maar het draagvlak voor aanpassingen in hun voordeel vergroten.

Vandaar de volgende vragen:

1. Hoeveel boetes werden uitgeschreven tijdens het tweede kwartaal van 2023 voor inbreuken op de wegcode door fietsers?
2. Graag een overzicht van het aantal uitgeschreven PV's aan fietsers in het tweede kwartaal van 2023, opgesplitst per maand en per categorie. Graag ook per categorie het bijhorende tarief van de bekeuring.

Antwoord 2418:

Inbreuken op de wegcode door fietsers – Q2

In bijlage vindt u antwoord op uw schriftelijke vraag.

Bijlage:

Klik door op pdf-document hieronder of zie aparte bijlage bij bulletin van vragen en antwoorden 42.



bva 42 - Bijlage -
inbreuken door fietse

Vraag 2419: Raadslid Annick Lambrecht (4 oktober 2023)

Politiecontroles op rijden onder invloed – Q2 2023

In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 wordt ingezet op het tegengaan van één van de grote killers in ons verkeer namelijk rijden onder invloed van drugs en alcohol.

Graag had ik de volgende gegevens opgevraagd:

1. Hoeveel gerichte controles werden er in het tweede kwartaal van 2023 uitgevoerd, al dan niet in samenspraak met de federale wegpolitie, op het rijden onder invloed van drugs of alcohol, uitgesplitst per maand.
2. Hoeveel PV's werden in het tweede kwartaal hiervoor uitgeschreven door de lokale politie, opgesplitst per maand?
3. Hoeveel procent van de gecontroleerde bestuurders was onder invloed van drugs of alcohol?

Antwoord 2419:

Politiecontroles op rijden onder invloed – Q2 2023

Rijden onder invloed

Aantal inbreuken per maand (totaal)	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	Totaal
Alcohol	29	35	27	32	33	27	183
Drugs	28	21	16	10	17	17	109
Totaal	57	56	43	42	50	44	292

Aantal acties/resultaten per maand	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	Totaal
Aantal uitgevoerde ZAD-acties per maand	2	2	1	2	1	3	11
Aantal gecontroleerden tijdens ZAD	372	525	227	624	216	529	2493

Aantal inbreuken tijdens ZAD	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	Totaal
Alcohol	6	2	7	15	4	16	50
%	2%	0%	3%	2%	2%	3%	2%
Drugs	5	1	0	2	0	4	12
%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
Totaal	11	3	7	17	4	20	62

Vraag 2420: Raadslid Andries Neiryck (10 oktober 2023)

Grondbemaling aan de nieuwe wijk 'De Bouverie'

Aan de Boeveriestraat ter hoogte van de fietserstunnel wordt er momenteel grondwater geloosd in de riolering, ondanks een duidelijk reglement om dit niet meer te doen in deze ongekende klimaatverandering.

Kan de aannemer aangesproken worden hieromtrent?



Antwoord 2420:

Grondbemaling aan de nieuwe wijk 'De Bouverie'

Het opgepompte bemalingswater wordt bij dit project geloosd in de slikputjes in de Boeveriestraat. Deze slikputjes dienen om neerslag af te voeren naar een RWA-riolering (Regen Water Afvoer). Deze RWA komt op zijn beurt dan weer uit in de Vestinggracht.

Er wordt bij dit project dus wel degelijk geloosd op oppervlaktewater, maar dit verloopt volledig ondergronds via het bestaande RWA systeem. Eender welke vorm van bovengrondse afvoer richting de Vestinggracht zorgt sowieso voor verkeershinder op deze locatie, aangezien dit een druk kruispunt is voor zowel auto's als fietsers (en op hetzelfde neerkomt als gebruik van het bestaande RWA systeem).

Vraag 2421: Raadslid Andries Neiryck (27 september 2023)

Heraanleg Zuidzandstraat

In de net heraangelegde Zuidzandstraat liggen de eerste kasseien al los naast 2 riooldeksels. Zie bijlage.

In snel tempo zullen de kasseien hierrond ook los komen te liggen, gezien het zware vervoer die hier dagelijks passeert (ondermeer voor BRUSK).

De riooldeksels liggen ook te laag, waardoor de kasseien te gemakkelijk loskomen.

Werd de straat al opgeleverd?

Vermoedelijk is de aannemer hiervoor verantwoordelijk?

Kan een grondige herstelling bekeken worden?



Antwoord 2421:

Heraanleg Zuidzandstraat

De aannemer is inderdaad verantwoordelijk en werd door de dienst Openbaar Domein reeds op de hoogte gebracht. De aannemer heeft inmiddels de nodige herstellingen doorgevoerd.

Vraag 2422: Raadslid Karin Robert (25 september 2023)

Brieversweg vanaf Moerkerksesteenweg tot Doornhut: bomen

Bewoners van de Brieversweg, deel tussen Moerkerksesteenweg tot Doornhut melden me enkele aandachtspunten en vragen een oplossing voor:

- Een gevaarlijk overhellende boom ter hoogte van de pare nummers 114 en 116. Vooral bij stormweer is dit een gevaarlijke situatie. Zie foto's hieronder.



- Een voetpad vol losliggende boombladeren die gevaarlijk glad voor voetgangers is bij regenweer. Zie foto hieronder.



- Een voetpad die donker wordt gehouden door overhangende bomen die samen met de aangeplante bomen van de stad een soort van donkere wandeltunnel vormen. Zie foto hieronder.



Mijn vragen:

- Kunnen deze meldingen worden aangepakt? Wanneer?
- Hoe zal dit gebeuren?
- Kan in de toekomst hierop verder worden toegezien zodat geen gevaarlijke situaties (meer) ontstaan?

Antwoord 2422:

Brieversweg vanaf Moerkerksesteenweg tot Doornhut: bomen

De betreffende boom werd nagezien door de bomenploeg. Daarbij werd vastgesteld dat de bomen door beschaduwing door de bomen in de aangrenzende tuin een natuurlijke scheefstand vertonen. Uit nazicht blijkt dat er op dit moment geen reden is om een verhoogd risico op stambreuk of windworp te vermoeden. Het wortelgestel ontwikkelt zich volgens de krachten die de boom ondervindt (windbelasting, zwaartekracht) en de wortelgroei past zich aan de scheefstand aan, zodat hij stabiel blijft. De bomen zijn opgenomen in de lijst met attentiebomen en ze zullen 6-maandelijks gecontroleerd worden waarbij indien nodig bijkomende maatregelen zoals kroonreductie of velling kunnen genomen worden.

Het net houden van het voetpad en het snoeien van overhangend groen is ten laste van de betrokken bewoner. De bomen nemen daar inderdaad licht weg, maar hinderen in principe niet onmiddellijk de doorgang.

De dienst Openbaar Domein ging ondertussen langs bij deze mensen met de vraag om spoedig de nodige snoei uit te voeren voor de klimop en de sparren. Ze beloofden ons om dit zo snel mogelijk te laten snoeien door hun tuinman. Ook het voetpad zal proper worden gemaakt. De dienst Openbaar Domein heeft aangedrongen om het onderhoud op frequentere basis uit te voeren zodat er in de toekomst geen overlast meer is voor gebruikers van het openbaar domein.

Aansluitend zal door de groenploeg van Openbaar Domein een onderhoud van het groen in de straat uitgevoerd worden en een veegbeurt met de veegmachine.

Vraag 2423: Raadslid Stefaan Sintobin (5 oktober 2023)

Kruispunt Brieversweg – Doornhut

Sedert lange tijd staan de verkeerslichten op het kruispunt van de Brieversweg – Doornhut op knipperlicht. Dit lijkt m.i. toch wel vreemd omdat het hier toch gaat om een gevaarlijk kruispunt.

1. Waarom staan die verkeerslichten continue op oranje knipperlicht?
2. Waarom worden die lichten niet normaal 'bediend'?
3. Werden er in de afgelopen jaren op dit kruispunt ongevallen genoteerd?

Antwoord 2423:

Kruispunt Brieversweg – Doornhut

Vragen 1 en 2:

Er wordt geopteerd om de verkeerslichten enkel tijdens de schoolspitsen effectief volgens een groen-oranje-rood-regeling te laten werken. Dit wil zeggen dat ze op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag enkel werken tussen 7u30 en 9u30, tussen 11u30 en 13u30 en tussen 15u45 en 17u30. Op woensdag werken de lichten tussen 7u30 en 9u30 en tussen 11u30 en 12u30, aangezien er de woensdagnamiddagen geen school is. In het weekend, maar ook in de schoolvakanties staan de verkeerslichten continu op oranje knipperlicht.

Buiten de hierboven aangegeven uren laat de verkeersdrukke het toe om het kruispunt volgens de voorrangregeling af te wikkelen, waarbij verkeer in de Brieversweg ondergeschikt is aan het verkeer in de Doornhut. Tijdens de schoolspitsen zijn er heel veel fietsende scholieren die een betere beveiliging van het kruispunt noodzaken.

Een bijkomende reden om de lichten niet continu te laten werken, is de ontmoediging van sluipverkeer. Bij rode verkeerslichten rijden merkkelijk meer bestuurders via Eikenberg of De Linde richting de Brieverweg. Door de lichten buiten de schoolspitsen uit te schakelen, wordt sluipverkeer vermeden in deze woonbuurten.

Vraag 3:

De lokale politie registreerde in de periode 2021 tot heden slechts één verkeersongeval op dit kruispunt. Hierbij werd een bromfietser die het fietspad in de Doornhut volgde richting de Moerkerkse Steenweg aangereden door een personenwagen die vanuit de Brieverweg de Doornhut wilde dwarsen. De bestuurder verleende hierbij geen voorrang aan de bromfietser, die lichtgewond raakte ten gevolge van dit ongeval.

Op basis van deze objectieve ongevalgegevens stellen onze diensten dat dit kruispunt geen gevaarlijk punt is. Bijgevolg zijn ingrepen aan deze verkeerslichtenregeling niet aan de orde.