

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang
nr. 26 – 14 juli 2020

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 1224: Raadslid Olivier Strubbe (13/04/2020)

Fietspad Ter Doeststraat, Lissewege

Fietsen langs de Ter Doeststraat (Lissewege) is geen pretje, er zijn al wat aanpassingen gemaakt om het fietsen in deze straat veiliger te maken.

Één van die aanpassingen is de doorsteek naar het Boudewijnkanaal.

Zo kunnen fietsers een heel eind langs het Boudewijnkanaal fietsen om toch uiteindelijk via de Ter Doeststraat in Lissewege te komen. Op het eerste zicht een interessante verbetering, toch heb ik hierbij wat opmerkingen en vragen.

De doorsteek situeert zich midden in die ene bocht die de Ter Doeststraat heeft;

1. Kon deze doorsteek niet beter iets voor die bocht uitkomen? Lijkt mij veiliger.
2. Is het de bedoeling dat het fietsverkeer komende van Lissewege ook gebruik maakt van deze doorsteek? Zo ja, dan dienen zij in een bocht over te steken, (over een volle witte lijn) is zeer onveilig. Zichtbaarheid is zeer miniem, ook naar jeugdige fietsers is dit zeker niet optimaal.
3. Het zou interessant zijn mochten de fietsers die van het Boudewijnkanaal komen en de doorsteek nemen, niet meteen op de rijweg uitkomen. (Slalom met paaltjes of iets dergelijks). Zodat ze in snelheid moeten minderen. Fietsers die het verkeer niet goed kunnen inschatten, nemen hun bocht over de hele suggestie-strook en dit kan gevaarlijk zijn met naderende auto's die elkaar dienen te kruisen in de bocht!
4. Wanneer het donker is, zou ik het traject langs het Boudewijnkanaal ook niet aanraden. Kreeg al van verschillende mensen te horen, dat ze dan liefst niet langs daar rijden, voelen zich daar zeer onveilig....(bomen, struiken, weinig verlichting...)
5. Waarom werden de fiets-suggestiestroken niet doorgetrokken in het eerste deel van Ter Doeststraat? (Van de spoorwegbrug tot aan die bocht van de doorsteek). Niet iedere fietster maakt gebruik van het Boudewijnkanaal en al zeker niet als het donker is.
6. Kan er geen betere straatverlichting komen? Eventueel slimme verlichting. Zowel langs Ter Doeststraat als Boudewijnkanaal.
7. Wat is de snelheid op de Ter Doeststraat voor automobilisten? 70km/u of 50km/u ook dit is voor velen onduidelijk.

Kortom, ik denk dat deze situatie toch nog eens de nodige aandacht zou verdienen om hier en daar wat verbeteringen aan te brengen!



Antwoord 1224:

Fietspad Ter Doeststraat Lissewege

De ligging van dit fietspad werd bestudeerd i.k.v. het Masterplan Fiets (2008) waarbij geopteerd werd voor deze locatie vanuit twee overwegingen:

- 1) We streven naar een minimale ruimte-inname dit ook en in het bijzonder gelet op de bestemming als ruimtelijk kwetsbaar gebied van de groenzone belendend aan het jaagpad langsheen het Boudewijnkanaal.
- 2) We waken over een verkeersveilige inrichting, een verschuiving voor de bocht (weze het richting Lissewege, weze het richting Stationsweg) zou in deze betekenen dat een fietser die uitrijdt geen zicht heeft op naderend verkeer uit één zijde, nu is deze conflictpresentatie er wel wat maakt dat een fietser voorzichtiger zal zijn wat in het vakdomein sociale verkeerskunde als risicohomeostase wordt bestempeld (wat bij een opschuiven dus zou aanleiding kunnen geven tot een gevaarlijkere situatie omwille van een verkeerd inschatten).

Het idee is dat fietsers tussen deze doorsteek en de Stationsweg / Herdersbrug het jaagpad gebruiken daar hier de Ter Doeststraat nog een hoger snelheidsregime kent. De doorlopende witte markering is inderdaad, zo wordt ook bevestigd door onze lokale politie, ongelukkig te bestempelen. We vroegen aan de Cluster Openbaar Domein om de witte lijn hier plaatselijk te onderbreken.

Inzake vraag 3 zijn we van oordeel dat omwille van de chicane in het fietspad ter hoogte van de duiker over de langsracht een fietser al aan geminderde snelheid zal rijden. De afstand tussen de duiker en rijweg is immers nog geen 10 m wat maakt dat hier aan trage snelheid de kruising genaderd wordt en door de situering aan de buitenzijde bocht is er een goede conflictpresentatie. Om dit punt extra te benadrukken zijn ook fietsers uit de voorrang gehaald via haaiantanden en een verkeersbord.

Inzake vraag 5 zijn we van mening dat het jaagpad hier het preferente tracé is. Deze visie werd ook bijgetreden door Westtoer die haar toeristisch-recreatief knooppuntennetwerk hierop zal aanpassen.

Inzake vraag 7 kunnen we meedelen dat de Ter Doeststraat drie snelheidsregimes kent

- Tussen Stationsweg en doorsteek / de eerste wegversmalling : 70 km/u

- Tussen fietsdoorsteek en aanvang dorp : 50 km/u (afgedwongen door extra wegversmallingen alsook de fietssuggestiestroken die wegbeeldversmallend werken)
- Aanvang dorp : 30 km/u

We vroegen n.a.v. uw melding om de borden te verifiëren en desgevallend een extra (herhalings)bord te plaatsen zo er sprake zou kunnen zijn van enige verwarring.

Inzake vraag 4 en 6 wachten we op een antwoord van Openbaar Domein.

Aanvullende antwoord 1224:

Fietspad Ter Doeststraat – verlichting

De doorsteek tussen het jaagpad en de Ter Doeststraat is gesitueerd in ruimtelijk kwetsbaar gebied. Dit maakt dat de aanvraag / inrichting ook (op voorhand) besproken is met het Agentschap Natuur en Bos die niet enkel pleitte voor een zo kort mogelijk tracé maar die ook het been stijf hield omtrent verlichting op dit tracé (alsook langs het jaagpad, heel de groenzone is groen ingekleurd). Verlichting werd dan ook niet opgenomen in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en deze nu nog aanvragen lijkt ons weinig slaagkans te hebben.

Navraag bij de Cluster Openbaar Domein leert dat er langs de Ter Doeststraat ook niet overal verlichting is voorzien. Dit is primordiaal ingegeven vanuit de beleidslijn om langs landelijke wegen niet steeds in verlichting te voorzien, cfr. bekommernis lichtpollutie. Er zijn bij onze dienst Mobiliteit ook geen ongevallen gekend die te wijten zouden zijn aan een ontbrekende of gebrekkige verlichting. Ook hier zouden we dan de bestaande situatie behouden.

<h3>Vraag 1274: Raadslid Annick Lambrecht (28/05/2020)</h3>
--

Toolbox duurzame mobiliteit - Vlaams geld voor herinrichting lokale wegen

De Vlaamse minister van Mobiliteit kondigde aan dat zij met een toolbox duurzame mobiliteit geld wil voorzien voor de lokale besturen om fietsen en wandelen te blijven stimuleren, ook in post-corona tijdperk.

Uit een onderzoek van mobiliteitsclub VAB blijkt dat één op de 10 mobilisten voor zijn woon-werkverkeer de voorbije weken is overgestapt op de fiets. Die positieve fietstendens wil de Vlaamse minister aanhouden en aanmoedigen, vandaar het initiatief voor de toolbox duurzame mobiliteit.

De toolbox bevat concrete acties die steden en gemeenten kunnen uitvoeren, zoals een fietsstraat en het verbreden van fiets- en wandelpaden zodat mensen op 1,5 meter van elkaar kunnen blijven. Ook extra fietsstallingen behoren tot de mogelijkheden. De minister maakt hiervoor 3 miljoen euro vrij. Daarnaast kunnen lokale besturen ook voorstellen formuleren voor verwerken op gewestwegen, nog eens goed voor 1 miljoen euro aan budget vanuit Vlaanderen.

Graag had ik het stadsbestuur enkele vragen gesteld:

1. Hoeveel euro zou voorzien worden vanuit Vlaanderen voor de herinrichting van wegen in Brugge? En aan welke projecten zou het stadsbestuur dit willen besteden?
2. Graag een overzicht van de ingrepen die gepland staan met deze extra investering en/of voorstellen die het Brugse stadsbestuur formuleerde aangaande verwerken op gewestwegen.

Antwoord 1274:

Toolbox duurzame mobiliteit – Vlaams geld voor herinrichting lokale wegen

Hoeveel euro zou voorzien worden vanuit Vlaanderen voor de herinrichting van wegen in Brugge? En aan welke projecten zou het stadsbestuur dit willen besteden?

Vlaanderen heeft budget vrijgemaakt voor 2 type maatregelen

- Op gemeentewegen

Gemeenten kunnen een subsidie aanvragen voor 50% van de kosten voor wegmarkeringen, verkeersborden, wegmeubilair en plaatsingskosten voor:

- o Verbreden van oversteekplaatsen, fietsopstelstroken, voet- en fietspaden.
- o Inrichten van doorlopende straat, fietsstraat of woonerf.
- o Zorgen voor veiligere fietsroutes en schoolomgevingen voor kinderen.
- o Voorzien van (tijdelijke) bijkomende fietsenstallingen op bestaande autoparkeerplaatsen.

De subsidie bedraagt maximaal de helft van de kosten die aan de projectuitvoering verbonden zijn met een maximum van 7.000 euro.

- Op gewestwegen

Gemeentebesturen kunnen tevens aan het Agentschap Wegen en Verkeer vragen om (tijdelijke) schilderwerken uit te voeren op gewestwegen op haar grondgebied. De kosten voor deze werken worden door het Agentschap Wegen en Verkeer gedragen. Per gemeente bedragen de kosten voor de werken maximaal €3.000.

Het stadsbestuur voorziet geen beroep te doen op deze middelen, dit gelet op het antwoord op vraag 2 alsook gelet op het feit dat het stadsbestuur reeds – voor de aankondiging van deze toolbox en subsidies – maatregelen uitvaardigde waarbij deze maatregelen in eigen beheer werden uitgevoerd door de Cluster Openbaar Domein.

Vanuit het College van Burgemeester en Schepenen is formeel opdracht gegeven aan de algemeen directeur en de financieel directeur om in de toekomst wel maximaal in te zetten op het benutten van Vlaamse, Europese of andere subsidies.

Graag een overzicht van de ingrepen die gepland staan met deze extra investering en/of voorstellen die het Brugse stadsbestuur formuleerde aangaande verwerken op gewestwegen.

Het stadsbestuur voorziet geen tijdelijke maatregelen n.a.v. de covid 19-pandemie op gewestwegen. We verwijzen hiervoor naar ons omstandiger antwoord op uw schriftelijke vraag van 17 april 2020 met als onderwerp *Aanpassing publieke ruimte aan zwakke weggebruiker*.

Vraag 1275: Raadslid Karin Robert (28/05/2020)

Roeibootjes - weekend in de Reien voor Bruggelingen

Toerisme is belangrijk voor Brugge. Dat is een feit.

Door de corona - crisis varen er geen bootjes op onze reien.

We zien geen toeristen aanschuiven voor een zitplaats in een bootje, geen zwaaiende vakantiegangers vanuit de motorbootjes.

De natuur herleeft, waterplanten gedijen en we kunnen zelfs vissen zien zwemmen.

Zwanen, eenden, ganzen hebben nu vrij spel.

Ook de Bruggelingen genieten van deze rust.

Kan de ervaring van rust voor onze inwoners doorgetrokken worden naar de post-corona periode?

Is het mogelijk om in de toekomst een beperkt aantal roeibootjes te verhuren aan Bruggelingen met of zonder 'kapitein-roeier' (begeleiding vanuit de stad)?

Dit tijdens een bepaald weekend of periode waarbinnen er dan geen toeristische bootjes uitvaren.

Deze ervaring zou een meerwaarde voor de eigen inwoners kunnen worden.

Antwoord 1275:

Roeibootjes - weekend in de Reien voor Bruggelingen

De rondvaartbootjes hebben hun activiteiten gradueel en gefaseerd heropgestart sinds 13 juni, vooralsnog met een beperkte frequentie en capaciteit.

Het traject van de bootjes loopt van het Minnewater tot aan het Jan Van Eyckplein zodat een volwaardige beleving aan de bezoeker kan worden aangeboden. De beperkte breedte van de reien laat niet toe om de activiteit van de rondvaartbootjes met andere wateractiviteiten te combineren, dit om veiligheidsredenen.

Uitzondering daarop is dat er ook komende zomer terug gezwommen kan worden aan de Coupure.

De rondvaartbootjes zijn voor de stad een beeldbepalende activiteit. De komende maanden spelen ze een belangrijke rol in het reactiveren van het stedelijk bezoek. Met de rederijen is een programma opgezet om het elektrisch varen op de reien gefaseerd in te voeren. Dit programma wordt door de stad ondersteund. De eerste boten zijn inmiddels actief. Door het wegvallen van vervuilende en lawaaiige dieselmotoren wordt niet alleen aandacht besteed aan de belevingskwaliteit op het water maar ook aan de leefbaarheid langs het water, passend in de toerismestrategie van de stad om duurzame impulsen te geven aan projecten die inwoners, bezoekers en ondernemers met elkaar verbinden.

Er zijn reeds diverse voorstellen gedaan om het varen in de reien toe te staan, vooral in het deel tussen de Carmersbrug en de Dampoort omdat dit niet conflicteert met de stadsrondvaarten. Volgens het politiereglement is de burgemeester bevoegd om vergunning te verlenen om te varen op de reien. De burgemeester is echter niet van plan om dit op permanente basis toe te laten. Het voorbehouden enkel en alleen voor inwoners van Brugge kan volgens Europese reglementering niet.

Het verhuren van bootjes in een bepaalde zone zou moeten gebeuren na het verlenen van een concessie na openbare bekendmaking.

Het vrij toelaten van vaartuigen zou tot een ongeziene kakofonie van soorten voertuigen leiden: gemotoriseerd, niet-gemotoriseerd, groot, klein, opblaasbaar, vast, paddle surfers, ervaren en onervaren beoefenaars, met alle gevaren daaraan verbonden.

Tevens zou ter hoogte van de Carmersbrug een stevige afsluiting moeten gebouwd worden om te voorkomen dat andere delen van de reien gebruikt worden.

Dit permanent recreatief gebruik zou afbreuk doen aan het imago van onze stad en zou dat deel dat momenteel nog gespaard blijft van massatoerisme omvormen tot een pretpark.

Vraag 1276: Raadslid Olivier Strubbe (17/06/2020)

Zitbanken langs het Boudewijnkanaal

Het is heerlijk wandelen, fietsen, skaten, langs het Boudewijnkanaal (Dudzele - Lissewege - Zwankendamme).

Heel wat mensen maken hier dan ook gebruik van, helaas is er langs dit traject niet veel mogelijkheid om even tot rust te komen.

Kunnen er langs het jaagpad van het Boudewijnkanaal zitbankjes voorzien worden op regelmatige afstand van elkaar?

Op die manier kunnen bezoekers even uitrusten en genieten van de mooie omgeving.

Antwoord 1276:

Zitbanken langs het Boudewijnkanaal

Vooraleer we banken kunnen plaatsen moeten we eerst goedkeuring krijgen van De Vlaamse Waterweg. Van zodra deze toelating er is, zullen enkele picknickbanken geplaatst worden.

Vraag 1277: Raadslid Annick Lambrecht (22/06/2020)

Verloederd poortgebouw Zonnekemeers

Onlangs kreeg ik opnieuw de vraag waarom het poortgebouw van het vroegere Oud Sint-Janshospitaal er nog steeds verloederd bij ligt.

De Spaanse groep Aspro (die ook het Boudewijn Seapark in handen heeft) is erfpachthouder sinds 2005. Oorspronkelijk had de groep plannen voor een nieuwe invulling voor dit poortgebouw. In 2006 hadden zij dan ook een bouwaanvraag ingediend maar sedertdien is er duidelijk niets meer veranderd. Het beschermd poortgebouw staat ondertussen te verkommeren.

Als erfpachthouder van een beschermd gebouw dienen zij nochtans in te staan voor alle onderhoudsplichten. Nu de langdurig leegstaande gebouwen van d'Hanins de Moerkerke en de Weylerkazerne, een lang aanslepend dossier dat in de vorige legislatuur werd opgelost en waarvan vorige week de eerste steen werd gelegd, een nieuwe bestemming krijgen is deze plek in de Zonnekemeers nog één van de laatste verloederde plekken in onze stad. Het is wellicht één van de laatste stadskankers of toch in elk geval een site die onderbenut potentieel heeft.

Graag had ik enkele vragen gesteld:

1. Volgen de stadsdiensten de toestand van het beschermd poortgebouw op?
2. Welke stappen werden reeds ondernomen de laatste jaren om de erfpachthouder te wijzen op zijn plichten? Welke stappen zullen nog ondernomen worden door het stadsbestuur?
3. Welke plannen heeft de erfpachthouder nog met dit poortgebouw?
4. Welke andere gebouwen op Brugs grondgebied heeft de Spaanse groep Aspro nog in erfpacht?

Antwoord 1277:

Verloederd poortgebouw Zonnekemeers

U doelt op het viaduct(brug) gebouw van de voormalige toegangsweg naar het oud Sint-Jan. Navraag bij dienst Monumentenzorg leert ons dat dit gebouw niet opgenomen is in het beschermingsbesluit maar wel is opgenomen op de inventaris van het onroerend erfgoed. De toestand van beschermd monumenten wordt opgevolgd door de diensten van Ruimtelijke Ordening van de stad en het Agentschap onroerend erfgoed.

De site (incl. de brug over Zonnekemeers) werd dd. 10/06/2005 in erfpacht gegeven aan de NV site Oud Sint Jan tot 20 januari 2102.

De erfpachter mag gedurende het erfpachtrecht over het onroerend goed beschikken en dit gebruiken volgens zijn of haar inzichten en heeft naast de verplichting tot het betalen van de afgesproken vergoeding, de verplichting om op het einde van de erfpacht het onroerend goed aan de stad terug te geven. Hij mag in principe geen waardeverminderingen (laten) aanbrengen. Gedurende het erfpachtrecht is het de erfpachter die dient in te staan voor onderhoud en herstel en bijgevolg ook voor het eventueel herbesteden van het "poortgebouw". De stad Brugge heeft geen intenties om zelf dit gebouw te herbesteden.

Er waren in het verleden (2013/2014) aanmaningen van het stadsbestuur betreffende de toestand van dit gebouw in het bijzonder betreffende de toestand van het dak. Enige tijd daarna werd door de erfpachter initiatief genomen en werd het dak heraangelegd.

Er zijn voor het overige geen bouwfysische gebreken vastgesteld of zaken die aanleiding zouden kunnen geven tot tussenkomsten van de stad Brugge. Indien er gebreken zouden worden vastgesteld zal de erfpachter hierover worden aangesproken en aangemaand om per direct het nodige te doen.

Wij hebben geen concrete gegevens welke vennootschappen allemaal behoren tot de ASPRO groep. Wij vermoeden dat de aandeelhouders voor site Oud Sint -Jan NV dezelfde kunnen zijn als voor Boudewijnpark NV.

Wij kunnen u de gevraagde eigendomsgegevens niet meedelen. Deze gegevens zijn onderhevig aan de GDPR (General Data Protection Regulation) en mogen door de stad enkel gebruikt worden voor bestuurlijke doeleinden en niet worden meegedeeld aan derden.

U kan de gevraagde informatie betreffende de eigendommen van de vennootschappen horende onder de ASPRO groep eventueel, tegen betaling, opvragen bij de Federale Overheidsdienst Financiën, Algemene Administratie van de Patrimoniumdocumentatie.

Vraag 1278: Raadslid Pascal Ennaert (23/06/2020)

De Platse Sint-Andries verkeersvrij houden

De Platse op Sint-Andries heeft door de corona-maatregelen een ware metamorfose ondergaan. De grotere terrassen en het extra groen geven een extra dimensie aan het gemeenteplein.

Veel inwoners van Sint-Andries waarderen dit en vragen zich ook af of deze plaats verkeersvrij kan blijven na de corona-periode. Afgezien van de postbeambten moet er daar eigenlijk niemand zijn met de wagen. Bovendien ligt er al een grote parking achter het gemeentehuis waardoor de parkeerstrook aan de voorkant wat overbodig is.

Graag had ik het stadsbestuur de volgende vragen gesteld:

- Is het stadsbestuur bereid om De Platse op Sint-Andries permanent verkeersvrij te houden, de parkeerstrook ter hoogte van de cafés en de bank te supprimeren en enkel nog een parkeerzone met beperkte tijdslimiet toe te staan ter hoogte van het postkantoor. Wanneer deze zone dwars op de Pastoriestraat wordt ingericht kunnen daar zeker nog drie plaatsen worden vrijgehouden.

- Zo neen, graag verantwoording waarom niet?

Antwoord 1278:

De Platse Sint-Andries verkeersvrij houden

Het toeval wil dat er een dubbele ontwerp oefening lopende is ter hoogte van De Platse, enerzijds de renovatie van het oud gemeentehuis (trekker Groep Brugge), anderzijds de heraanleg van de Gistelse Steenweg (trekker Agentschap Wegen en Verkeer – Vlaamse overheid). Het is in het bijzonder in deze laatste oefening dat ook De Platse betrokken wordt. Het was de ambitie om in april een infomoment te voorzien waarbij in dialoog gegaan werd met de omwonenden én de lokale handelaars. Onze Cluster Openbaar Domein had hierbij – vanuit een afstemming met de projectgrens van AWV – een vanuit haar ontwerp team getrokken ontwerp proces opgestart. Echter omwille van de

covid 19-pandemie en de bijhorende maatregelen is dit infomoment tot nader order uitgesteld. We onderzoeken momenteel in samenspraak met AWV of een organisatie dit najaar mogelijk is.

Eén van de scenario's die ontwikkeld werd is het trekken van de kaart van de verblijfskwaliteit waarbij in plaats van parkeerplaatsen vooral ruimte wordt geboden voor extra ruimte voor

terrassen – groen – e.a. Dat de covid 19-maatregelen als neveneffect hebben dat dergelijke inrichting als het ware in proefopstelling werd voorzien, kan in deze als een geluk bij een ongeluk worden bestempeld. Het stadsbestuur wenst evenwel niet voor haar beurt te spreken en wenst de dialoog met de omwonenden – handelaars alsook AWV af te wachten vooraleer hier een standpunt ten gronde in te nemen. Ook de visievorming op het oud gemeentehuis en de omgevingsaanleg (de visievorming op de parkeerruimte) dient bekeken te worden.

Vraag 1279: Raadslid Annick Lambrecht (25/06/2020)

Gevaarlijke situatie voor zwakke weggebruikers Sint-Michielsestraat

Langs de Sint-Michielsestraat zijn er twee bruggen onder de spoorweg met een heel smal voetpad. Vaak krijgen wij meldingen van fietsers en voetgangers over deze locatie, die levensgevaarlijk is als fietser of voetganger. Nochtans ligt deze plaats wel op een fietsroute van Westtoer. Oplossing zou hier kunnen zijn om het fietspad samen met het voetpad te verhogen en er een gemengde zone van te maken. Auto's afwisselend onder de brug laten rijden zou dan meer ruimte geven voor fietsers en voetgangers.

Graag had ik enkele vragen gesteld:

1. Is dit gevaarlijk punt voor zwakke weggebruikers gekend bij het stadsbestuur? Onder wiens bevoegdheid valt de Sint-Michielsestraat?
2. Kan onderzocht worden hoe deze locatie veiliger kan worden voor zwakke weggebruikers? Zo ja, welke scenario's werden/zullen worden onderzocht?

Antwoord 1279:

Gevaarlijke situatie voor zwakke weggebruikers Sint-Michielsestraat

Uit de ongevallencijfers blijkt niet dat dit een gevaarlijk punt is in de betekenis van een zwart punt. Hiermee willen we evenwel niet zeggen dat de situatie veilig aanvoelt. Door het smalle wegprofiel, in het bijzonder ter hoogte van de spooronderdoorgangen, is de ruimte voor de fietser ondermaats. Wellicht passen fietsers hier hun gedrag aan (en ook bestuurders) waardoor tot heden zware ongevallen niet te betreuren vielen.

Gelet op deze vaststelling alsook gelet op de selectie van de straat als bovenlokale functionele fietsroute werd door MOW (Departement Mobiliteit en Openbare Werken) – Vlaamse overheid het initiatief genomen om een studie op te starten die ondertussen reeds de startnota- als de projectnota fase met succes doorlopen heeft. Als oplossing kwam een voorstel van inrichting uit de bus waarbij de fietsinfrastructuur ontvlecht wordt van de gewestweg waarbij een nieuw fietstracé ten Noorden van de Sint-Michielsestraat wordt ontwikkeld. Dit vergt o.m. de realisatie van 2 nieuwe spooronderdoorgangen.

In de startnota werd ook een indicatieve fietsverbinding geopperd tussen de Sint-Michielsestraat (t.h.v. de traiteur) en de nieuwe fietsersbrug over het kanaal Gent-Brugge (cfr. project Stadsvaart), dit over de terreinen van de NMBS. De afspraak werd gemaakt dat het stadsbestuur deze studie zal trekken én dit ook prioritair, omdat deze fietsverbinding een veilig en comfortabel alternatief kan zijn voor de toekomstige werfzone van de nieuwe Steenbrugge-brug. Het stadsbestuur heeft hiertoe reeds volgende stappen genomen

- De goedkeuring, door de gemeenteraad van 28 april 2020, van het studiebestek, gevolgd door de gunning van het studiebestek door het college van 15 juni 2020;
- De vraag tot erkenning van dit nieuwe tracé als bovenlokale functionele fietsroute (ook opportuun i.k.v. de toekomstige subsidiëring vanuit het Fietsfonds), door het college van 2 juni 2020.

Qua realisatie zal het segment dat het stadsbestuur Brugge trekt prioritair worden uitgevoerd tegen hopelijk eind 2022 (timing afhankelijk van o.m. het vergunningstraject). Qua realisatie van het segment met de nieuwe spooronderdoorgangen is gelet op de budgettaire impact, de afstemming op de werken Steenbrugge, de nood tot afstemming timing met Infrabel (o.m. reservatie tijdslot 2 jaar op voorhand van eventuele werken), ... nog geen tijdshorizon voorhanden.

De afspraak werd gemaakt met het gemeentebestuur Oostkamp (op wiens grondgebied de Sint-Michielsestraat grotendeels ligt) om hierover nog een afzonderlijk communicatietraject te bewandelen naar haar bewoners. Dit zou ten vroegste dit najaar voorzien worden, gekoppeld aan de omgevingsvergunningaanvraag Steenbrugge. In deze wensen we, vanuit een collegiale reflex met onze burens, te verzoeken dat dit antwoord niet voor publicatie beschikbaar wordt gesteld.

Vraag 1280: Raadslid Karel Scherpereel (30/06/2020)

Wederrechtelijke uitbating Bisschopsdreef

Een vijftal maanden geleden stelde ik vragen over de Bisschopsdreef. Midden juni kreeg ik daar antwoord op. Na het lezen van de antwoorden heb ik toch één serieuze bedenking en een aantal inwoners van die dreef waren boos toen zij dat antwoord lazen omdat ze vinden dat de waarheid en werkelijkheid verdraaid werd.

In het antwoord spreekt men van 'verkeersdrukte' maar niet over de wederrechtelijke uitbating die in huisnummer 17 wordt bedreven, die er de oorzaak van is en wat volgens de basisakte verboden is (opgesteld door notaris Paul Van Huffel, op 1 oktober 1960: "*Er mag op het aangekochte goed geen ander gebouw opgericht worden, dan een woonhuis, ter uitsluiting van alle nijverheids- of handelsinrichtingen, een garage voor privaat auto is toegelaten*"). Trouwens werd dat nog bevestigd in een brief van schepen Mercedes Van Volcem ("Ter hoogte van huisnummer 17 is er verhoogde parkeerdruk") De problematiek was niet dringend, maar werd en wordt op continue basis gecreëerd door de samenkomsten in Bisschopsdreef 17. Er was dus zeker de mogelijkheid en het was wenselijk om de medebewoners van de dreef te bevragen.

Tot voor de komst van die uitbating was er geen probleem. Er zijn meerdere bomen in de dreef vervangen bijvoorbeeld ter hoogte van nr 20 (tegenover nr 33), nr 36 (tegenover huisnr 45) en ter hoogte van nr 47 en 49, waar niet wordt geparkeerd op het gras. In het eerste deel van de dreef tot voorbij nr 17 is geen enkele boom 'dood gegaan' en er dus geen enkele vervangen. In coronatijd was er terug een normale situatie zonder parkeer'drukte'.

Kortom, het normaal bewonen van de dreef wordt ontwricht door de wederrechtelijke uitbating van huisnummer 17.

Vandaar mijn vraag:

1. De uitbating van huisnummer 17 is 'wederrechtelijk', waarom gaat de stad Brugge daar 'gerechtelijk' niet op in? De stad Brugge doet zijn best om alle niet-vergunde vakantiewoningen en het verhuur van kamers via Airbnb op te sporen maar aan de toestand van de Bisschopsdreef wordt er niet geraakt. Alle Bruggelingen gelijk voor de wet?

2. Werd de basisakte van de Bisschopsdreef gewijzigd zonder medeweten van de bewoners zodat de uitbating wel mogelijk is?

Indien niet: waarom komt de Stad Brugge dan niet in actie om die bedrijvigheid te verbieden of die akte te wijzigen?

Laat me duidelijk zijn dat ik geen enkele band heb met huisnummer 17. Ik vind wel dat we als gemeenteraad een eerlijk beleid moeten uitstippelen waar iets tegen de regels niet gedoogd kan worden maar een wettelijk kader moet hebben. Iedereen gelijk voor de wet!

Antwoord 1280:

Wederrechtelijke uitbating Bisschopsdreef

De uitbating van huisnummer 17 is 'wederrechtelijk', waarom gaat de stad Brugge daar 'gerechtelijk' niet op in? De stad Brugge doet zijn best om alle niet-vergunde vakantiewoningen en het verhuur van kamers via Airbnb op te sporen maar aan de toestand van de Bisschopsdreef wordt er niet geraakt. Alle Bruggelingen gelijk voor de wet?

De stad Brugge voert een actief handhavingsbeleid op vlak van vakantiewoningen, dit in lijn van het beleidsprogramma. Zo werd er nog maar recent in januari begonnen met een nieuw reglement hieromtrent. Naar eigenlijke handhaving loopt er een parallel traject van stelselmatige screening die momenteel ook ten dienste staat van het corona-re lanceplan van Toerisme Vlaanderen en de stad. Om concreet op uw vraag te antwoorden, kan het bestuur dan stellen dat er wel degelijk opgetreden wordt en dit voor iedereen gelijk. Maar het getuigt van goed bestuur dat er bij vaststelling van een overtreding ook steeds de kans gegeven wordt aan de betrokkene om de zaken zelf in orde te brengen, hiervoor krijgt men steeds ruim de tijd. In dit specifieke dossier is de werkwijze niet anders geweest. Zo werden de betrokkenen reeds aangeschreven met de vraag dit in orde te brengen. Nazicht leert ons dat er op vandaag nog geen aanvraag werd ingediend door de eigenaars. De volgende stap is hier dan ook het opmaken van een aanmaningsbrief waarmee de 'gerechtelijke' stap waar u naar vraagt eigenlijk formeel een eerste maal gezet wordt. Op deze manier wordt de druk tot het indienen van een dossier of het wegnemen van de bouwinbreuk stelselmatig opgevoerd.

Werd de basisakte van de Bisschopsdreef gewijzigd zonder medeweten van de bewoners zodat de uitbating wel mogelijk is? Indien niet: waarom komt de stad Brugge dan niet in actie om die bedrijvigheid te verbieden of die akte te wijzigen?

Vooreerst gaan we er van uit dat hier met basisakte eigenlijk de verkavelingsakte bedoeld wordt? Dit zijn immers verschillende types van documenten. Maar, hoe dan ook, is hier een zelfde principe van toepassing. Namelijk dat er niet zomaar kan aan gewijzigd worden zonder de toestemming en handtekening van alle betrokken eigenaars.

Een basisakte of verkavelingsakte wordt immers verleden door de notaris en wordt ondertekend door alle eigenaars. Ook voor eventuele wijzigende notariële aktes is telkens hun akkoord en handtekening nodig. De stad Brugge is echter geen partij in deze akte en de akte kan bijgevolg niet door de stad gewijzigd worden.

Voor wat betreft "het verbieden van die bedrijvigheid" wordt het antwoord op vraag 1 hernomen. Er is recent een bijstelling van reglementering doorgevoerd en er wordt stelselmatig met het beschikbare personeel opgetreden.