

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**25ste jaargang**

**nr. 34 – 29 september 2020**

---

**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 1314: Raadslid Janos Braem (4/08/2020)**

### **Fietsverbinding Lissewege Zeebrugge**

De inwoners van Lissewege willen uiteraard ook gebruik maken van het grootste strand van de kust, dat van Zeebrugge. Jammer genoeg is dit met de fiets moeilijk bereikbaar. Er zijn drie mogelijkheden om van de kerk van Lissewege naar het Badengebouw te gaan.

1. 5,5 km, via de N31. Jammer genoeg verdwijnt het fietspad daar na een tijdje en is het niet te verantwoorden om daar verder te fietsen. Je bent genoodzaakt om uit te wijken naar het fietspad aan de andere (westelijke) kant van de straat, die evenwel veel te smal is voor fietsverkeer in twee richtingen. Verder is er aan de ingang van de transportzone (voor vrachtwagens die van de kust komen) een zeer kleine invoegstrook, waar vrachtwagensporen over het fietspad liggen.
2. 7,1 km (1,6 km langer!) via het Lisseweegs Vaartje. Aangezien het ook hier niet ideaal is om het laatste stuk via de N31 te doen, kiezen veel recreatieve fietsers ervoor om de Lancelot Blondeellaan te nemen. Maar in de week is dit door het vrachtverkeer zeer gevaarlijk en het is in feite verboden doordat het concessiegebied MBZ is.
3. 7,7 km (2,2 km langer!) via Lissewege-West en de Patentestraat. Dit is de meest fietsveilige weg, maar is voor mensen die van Lissewege centrum komen een grote omweg.
4. F31 wordt in de toekomst een oplossing, maar uit eerdere schriftelijke vragen blijkt dat er nog overleg nodig is voor het exacte tracé van de Oostelijke tangent. De realisatie kan al snel 4 jaar duren. Waarvoor alle begrip, we worden regelmatig op de hoogte gehouden van de stand van zaken.

Daarom de volgende vragen:

- Waarom wordt het fietspad aan de N31 niet onderhouden tot de oostelijke tangent van de F31 gerealiseerd is?
- Kan er iets gedaan worden aan het fietspad aan de westelijke kant van de N31 ter hoogte van het kruispunt met de Karveelstraat?
- Kunnen er op het fietspad tussen de Evendijk-West en de Kustlaan betonblokken gezet worden om het fietspad te scheiden van de N31?
- Kan er bekeken worden met MBZ om een tijdelijk fietspad aan te leggen vanaf het kruispunt Ter Doeststraat/Lisseweegse Steenweg tot aan het kruispunt Lancelot Blondeellaan/Venetiëstraat?
- Kan er bekeken worden met MBZ om toegang te verlenen aan recreatieve fietsers op voornoemd traject?

## **Antwoord 1314:**

### **Fietsverbinding Lissewege-Zeebrugge**

In het kader van de opmaak van de visienota F31 werd het vraagstuk voor de fietsverbinding Lissewege – Zeebrugge omstandig bestudeerd. De scenario's, die u ook oppert, lagen toen ook in de weegschaal. Omwille van de complexiteit werd toen (2017 – 2018) nog geen preferent tracé afgeklopt.

Wel werd een dubbele – conceptuele – oplossing voorgesteld, namelijk een Oostelijke tangent (richting Zeebrugge Stationswijk) en een Westelijke tangent (richting Zeebrugge Strandwijk). De motivatie was in hoofdzaak tweeledig.

Ten eerste een netwerkreflex met bijvoorbeeld de aantakking op de fietssnelweg F34 richting Blankenberge (waar een groot potentieel naar werknemers havengebied woont), kortom wat wenselijk was.

Ten tweede een eerste reflex naar de ruimtelijke inpasbaarheid, kortom wat mogelijks haalbaar / inpasbaar zou kunnen zijn. Echter dat laatste was al met een groot voorbehoud omwille van de gekende knelpunten (havengebied, N31, ...).

De studies voor beide tangenten zijn opgestart. Het is onze ambitie om in overleg met partners als provincie, AWV, MBZ, ... in 2021 tot een consensus van traject te komen met ook een vertaalslag naar acties (inclusief afspraken over 'wie doet wat?'). In dit kader zullen we ook onderzoeken of er, zoals door u bepleit, quick wins mogelijk zijn.

Inzake de opwaardering van het fietspad N31 (vragen 1–3): binnen de studie Westelijke tangent wordt een specifieke studie gemaakt over de N31. De studie ambieert immers een startnota waarbij alternatieve scenario's afgewogen worden. Zo voorzag het bestek reeds de studie van de kruising N31 (tunnel / brug), maar zal het studiebureau ook onderzoeken of een (op te waarderen dan wel nieuw) fietspad langsheen de N31 een verdedigbaar denkspoor is. Ogenschijnlijk is dit immers de kortste route, maar louter dit criterium laten spelen zou uiteraard te kort door de bocht zijn. Andermaal zal daarom het instrument van ontwerpend onderzoek in combinatie met een multicriteria-analyse (MCA) gebruikt worden.

Ontwerpend onderzoek per segment van de N31 (zone t.h.v. transportzone, de zone t.h.v. Evendijk West, zone t.h.v. Elia): Het idee is om per segment diverse varianten af te laten toetsen zoals een enkel dan wel een dubbelrichtingsfietspad of varianten als een aanliggend dan wel vrijliggend fietspad.

Ontwerpend onderzoek zal ook per kruispunt op de N31 tussen Wulfsberge en Strandwijk gebeuren. Hier slaan de varianten o.m. op de organisatie fietsoversteek.

In de MCA zullen naast het facet directheid ook criteria als ruimtelijke inpasbaarheid, budget, verkeersveiligheid, verkeerstechnische conformiteit (cfr. dienstorders en omzendbrieven van AWV - MOW), e.d.m. in de weegschaal liggen. Of er ook een quick-win uit dit onderzoek zal komen, is uiteraard een facet dat we zullen bewaken, maar waarover we nu geen uitspraak kunnen doen.

Ook voor de oostelijke tangent zal een alternatievenonderzoek gebeuren binnen de opmaak van de unieke verantwoordingsnota.

Een tracé tussen de kruispunten Ter Doeststraat / Lissewegse Steenweg en Lanceloot Blondeellaan / Venetiëstraat (vraag 4) zal echter niet onderzocht worden omwille van de grote omrijfactor en ook de situering dwars door havengebied. Zoals ook in de visienota bepleit, wordt immers voor de oostelijke tangent een korte doorsteek tussen Wulfsberge en Lanceloot Blondeellaan met aansluitend een uitrusting van de Lanceloot Blondeellaan met fietsinfrastructuur onderzocht.

We hebben uw suggestie voor een tijdelijk fietspad ook onderzocht. Dit zou een lengte hebben van ruim 2,8 km wat omwille van noodzakelijke aanpassingen een hoge kostprijs met zich meebrengt. Bovendien is het wegprofiel van de Lanceloot Blondeellaan slechts 9m wat te weinig is voor een wenselijk typeprofiel. Voor de rijweg met vrachtwagens is immers idealiter 6m50 nodig. Als afscheiding – zeker in bochten waar een vangrail of andere fysieke maatregel nodig is, is 1,5m of meer wenselijk (inclusief schrikafstanden richting zowel vrachtwagens als richting fietspad). Dit

maakt dat slechts een fietspad van 1m mogelijk is, minimaliter is immers 3m noodzakelijk. Een tijdelijk fietspad is dan ook geen denkspoor en een verbreding van de rijweg kan geenszins als een "flankerende" maatregel geponeerd worden.

Wat de toegankelijkheid van het havengebied voor recreatieve fietsers betreft, kunnen we u meedelen dat begin dit jaar een studie is geïnitieerd om de diverse toegangsrestricties in havengebied onder de loep te nemen. De studie loopt in samenwerking met MBZ en wenst o.m. op dat vraagstuk een reflectie te bieden. Al is ook dit uiteraard een evenwichtsoefening: het functioneren van de haven en in het bijzonder van preciaire haveninstallaties (zoals o.m. gevat in de ISPS-regelgeving) mag immers niet uit het oog verloren worden. We hopen dat de landing van deze studie kan samenvallen met de landing van de studies oostelijke en westelijke tangent F31.

De complexiteit van het gebied tussen Zeebrugge en Lissewege maakt dat een mirakeloplossing – quick win niet eenvoudig is, maar misschien kunnen toch één of meerdere ontdekt worden in de lopende studies. Al wensen we te benadrukken dat we bovenal alle zeilen bijzetten (conform Brugs Beleidsprogramma en Vlaams Regeerakkoord) om de fietsnelwegen zo snel mogelijk te realiseren. Dank voor uw begrip.

### **Vraag 1315: Raadslid Sandrine De Crom (22/08/2020)**

#### **Laadplaatsen voor elektrische wagens in Brugge ivm andere centrumsteden**

Graag had ik geweten op hoeveel plaatsen in Brugge een elektrische wagen kan opgeladen worden, met opsplitsing tussen ondergronds en bovengronds, met opsplitsing tussen grondgebied Brugge en centrum Brugge. Hoeveel procent wordt zo voorbehouden aan elektrisch laden ten opzichte van het totaal aantal parkeerplaatsen? Hoe verhoudt Brugge zich daarmee tot de andere centrumsteden? In absolute cijfers en in percentage?

#### **Antwoord 1315:**

#### **Laadplaatsen voor elektrische wagens in Brugge**

Momenteel staan er op het Brugse grondgebied bovengronds reeds 45 laadpalen. Per laadplaats zijn er twee parkeerplaatsen. In totaal zijn er dus al 90 laadplaatsen waar een elektrische auto opgeladen kan worden. In het kader van het Clean Power for Transport project van de Vlaamse Overheid moeten er tegen eind dit jaar nog 16 laadpalen bij geplaatst worden. De locatie voor 14 laadpalen werd reeds beslist in het college van burgemeester en schepenen (zitting 4 mei 2020). Dit najaar moeten er dus nog 2 locaties voor laadpalen bepaald worden om in orde te zijn met het CPT-project.

15 van deze laadpalen bevinden zich in het centrum of Christus-Koning. De overige 44 plaatsen zijn in de deelgemeenten. In bijlage vindt u een overzicht terug met de locaties van al deze laadpalen. In de (ondergrondse) parkings in Brugge (Interparking en B-Parking) zijn er momenteel 13 laadpunten voorzien voor in totaal 26 voertuigen. In P Pandreitje, P Zilverpand, P Biekorf en P Katelijne zijn er elk twee oplaadpunten, in P Centrum Station en P Centrum Zand telkens 1 en in de parking van de NMBS drie oplaadpunten.

Alle gerealiseerde en besliste oplaadpunten samen, zorgen er voor dat er momenteel 144 oplaadplaatsen zijn op het Brugse grondgebied op openbaar domein. Uiteraard zijn er ook oplaadpunten die niet openbaar zijn (bedrijven, particulieren, ...). Deze werden hier niet in meegeteld.

Volgens de parkeerstudie die uitgevoerd werd in 2018 zijn er op het volledige grondgebied

62.161 parkeerplaatsen. Omgerekend komt het aantal oplaadplaatsen op 0,2% van het totale aantal parkeerplaatsen. Volgens de gegevens van de federale overheid rijden er slechts 15.338 volledig elektrische wagens rond in België en 110.984 hybride wagens. (statbel.fgov.be, gegevens van 1 augustus 2019). Op een wagenpark van 5.889.210 voertuigen komt dit op neer op respectievelijk 0,3% en 1,9% van het aantal personenwagens. Als we rekening houden met het feit dat veel van de elektrische wagens Tesla's zijn (die hun eigen oplaadinfrastructuur hebben) en dat de meeste gebruikers op eigen terrein opladen, kunnen we concluderen dat het huidige aantal oplaadpunten in Brugge voorlopig voldoende is.

Dit neemt niet weg dat we in de toekomst, als de noodzaak blijkt, het aantal oplaadpunten kunnen uitbreiden. De stadsdiensten zijn momenteel ook bezig met de mogelijkheid tot het voorzien van snellaadpalen op strategische plaatsen op het grondgebied. Op deze manier zullen meer gebruikers op een kortere tijdsperiode geholpen kunnen worden.

Niet alle parkeerplaatsen zijn bovendien geschikt om in te richten als oplaadplaats. Hier zijn verschillende voorwaarden aan verbonden (aanwezigheid 400v, haakse plaatsen, ruimte op voetpad, ...)

Wij hebben geen zicht op de situatie in de andere steden en gemeenten. We hebben dit nagevraagd bij de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (VVSG), maar ook zij hebben hier geen overzicht van. Ze verwijzen ons wel door naar de website <https://omgeving.vlaanderen.be/publieke-laadpunten-voor-elektrische-wagens>. Hier is er een overzicht terug te vinden van het aantal publieke laadpunten per stad/gemeente. Een procentuele verdeling ten opzichte van het totale aantal parkeerplaatsen is echter niet mogelijk.



2318 Laadplaatsen  
voor elektrische wagen

## Vraag 1316: Raadslid Dirk Barbier (25/08/2020)

### Digitale watermeters

Waterschaarste, overstromingsgevaar, beiden gevolg van opwarming van de aarde? Dit thema is aan het indommelen in corona-tijd, maar blijft realiteit.

Metten is weten, en zo nam Brugge het initiatief om, in samenwerking met Farys en Engie, een dozijn digitale watermeters te plaatsen in verschillende stadsgebouwen. Dit pilootproject werd uitgebreid tot meerdere gebouwen (37). De bedoeling is, na verzameling van de gegevens, richtlijnen op te stellen om spaarzaam te zijn met waterverbruik.

Meer kan: digitale watermeters worden ook privaat geplaatst. Ik lees dat de Antwerpse watermaatschappij Water-Link 60 duizend klanten privaat heeft bediend. Ook Westvlaamse waterbedrijven AGSO (Knokke-Heist) en IWA (Veurne) namen hiervoor initiatief.

Ik stelde vragen op de GR 30/6 (pt 60 klimaatadaptatieplan) en antwoord werd mij beloofd door schepenen M.Esquet; Ik aanvaard dat in moeilijke tijden nog geen antwoord kwam. Maar een herinnering zal haar welkom zijn.

Mijn vragen waren:

- 1- Het pilootproject in Brugge is al een drietal maand bezig. Kunt u reeds bevindingen mededelen
- 2- Nam Farys al initiatief om dit ook privaat te organiseren

## **Antwoord 1316:**

### **Digitale watermeters**

Duurzaam omgaan met leidingwater is uitermate belangrijk. Jaarlijks wordt door de stadsdiensten en derden (bijvoorbeeld sportverenigingen) ruim 100.000m<sup>3</sup> leidingwater verbruikt. In samenwerking met Farys en Engie werd een proeftraject opgezet om digitale meters te plaatsen op 36 waterafnamepunten. Deze waterafnamepunten variëren sterk wat de datalogging niet steeds vanzelfsprekend maakt. Daarom is dit proeftraject niet enkel interessant voor de stad maar ook voor de technologiepartners, die kunnen onderzoeken in hoeverre ondergrondse tellers of tellers die achter onze historische dikke muren opgesteld staan, uitgelezen kunnen worden met de bestaande technologie.

Er werd datalogging toegepast op 23 standaard waterafnamepunten (dimensie DN20), 10 grotere DN40 en 3 erg groot gedimensioneerde punten (DN80). Voor de standaard punten worden de volgende gegevens gelogd: al dan niet afname per uur, de hoeveelheid afgenomen per dag en of er alarmen voorkomen of niet (abnormaal hoog debiet of een lek).

Voor de grotere diameters worden dezelfde parameters opgevolgd, maar wordt de hoeveelheid afgenomen water ook per uur opgevolgd. De data over verbruiken per uur zijn zeer interessant om de tijdsdimensie van hoge verbruiken in kaart te brengen en bijvoorbeeld automatische spoeling of bijvulsystemen te optimaliseren. Van de 36 punten die gelogd worden, zijn er drie waar de datalogging in eerste instantie moeizaam ging omdat enerzijds de communicatie tussen router en antenne niet optimaal functioneerde of omdat de datalogger op de teller te sterk geïsoleerd was om signalen door te geven. Deze knelpunten werden opgelost. Voor één punt dient nog een extra versterker geplaatst te worden.

De resultaten van dit project worden vooralsnog niet automatisch in real-time ingelezen op een Brugs dataplatform. Het waterverbruik en de alarmen worden wel bij Farys geregistreerd. De verbruiksgegevens worden wekelijks aan de stad overgemaakt en de alarmen worden van nabij opgevolgd.

De bevindingen tot nu toe zijn de volgende:

Er zijn voor de 36 afnamepunten 20 lekalarmen (minstens 24u na elkaar waterverbruik) geweest, waarvoor er voor 5 van deze alarmen een interventie heeft plaatsgevonden om het lek op te lossen. De andere lekalarmen werden spontaan afgemeld. De belangrijkste oorzaken van lekken en hoge verbruiken waren: verontreinigde vlotters in de toiletten, doorlopende toiletten, een kraan die per ongeluk open bleef staan en niet goed afgestelde spoeling van urinoirs.

Dit proefproject zal in januari volgend jaar zijn afgerond, maar vandaag evalueren we het positief. Het project toont aan dat we op die manier lekken sneller opsporen en oplossen. Zo vermijden we verlies van vele liters perfect drinkbaar water en nodeloos hoge facturen.

Voor het antwoord op uw tweede vraag werd contact opgenomen met Farys. Farys gaf aan dat er gewerkt wordt aan een uitrol voor digitale watermeters. Over deze plannen zal later door Farys gecommuniceerd worden.

### **Vraag 1317: Raadslid Karel Scherpereel (26/08/2020)**

#### **Busbediening De Lijn Ter Heide**

Een aantal inwoners van Ter Lo, Ter Heide en Paalbos hebben nogal wat overlast van een 'Lijn'-bus die voor hun huis passeert. Het wegdek in die zijstraten is eigenlijk niet gemaakt om bussen dagdagelijks te laten 'letterlijk' daveren. Maar indertijd werd door de bewoners rond Ter Heide

gevraagd een bushalte te voorzien. De buurt is zeer grondig veranderd en verjongd. Vandaar mijn vragen:

1. Is het nog opportuun om een bus te laten rondrijden naar Ter Heide? (Indien niet kan tijds- en energiebesparing zijn)
2. Hoeveel gebruikers/klanten worden er dagelijks nog opgepikt aan Ter Heide? En als die cijfers niet veelbelovend zijn voorziet men die halte af te schaffen omwille van de buurtproblematiek?

## **Antwoord 1317:**

### **Busbediening De Lijn Ter Heide**

De problematiek die u schetst is ons bekend. Zowel via individuele meldingen als via de gesprekken i.k.v. het wijkmobiliteitsplan Zonnetuin-Paalbos detecteerden we deze bekommernis. We engageerden ons om dit mee te nemen bij de studie voor het nieuwe busplan in uitvoering van het nieuwe Decreet Basisbereikbaarheid (2019).

Zoals we reeds communiceerden in het berek werd de dialoog gevoerd binnen de werkgroep "netwerk" in 2019 – 2020. Tot onze aangename verrassing was De Lijn reeds tot eenzelfde conclusie gekomen. Op een tweede werkgroep op 29 augustus 2020 waarbij een eerste maal een plan werd gepresenteerd, werd de lus reeds geschrapt vanuit volgende motivatie:

"Bediening ter Heide werd niet meer voorzien in voorstel basisbereikbaarheid. Ter Heide: 20 opstappers weekdag, 12 zaterdag. Er zijn ongeveer 260 doorgaande reizigers (beide richtingen) die in het huidig net op sleeptouw worden genomen door de wijk. Er moet wel aandacht zijn voor inplanting van de haltes op de Vossensteert op beter gelegen locaties."

De dienst Mobiliteit heeft, gelet op de voorgeschiedenis alsook gelet op de principes "basisbereikbaarheid" (budgetneutraliteit, vraaggeoriënteerd net, ...) dit voorstel positief onthaald. Sindsdien werd verder gewerkt op dit plan dat zoals u weet op 22 mei 2020 voorlopig werd vastgesteld op de vervoerregioraad en waarvan de gemeenteraad akte nam op 1 september 2020.

De reflectie vanuit De Lijn naar de halte-inplanting wordt nu bewaakt in de oefening van de halte-infrastructuur. Zo zal de impact voor de busreizigers die toch opstapten geminimaliseerd worden. Of hoe dit dossier mooi de evenwichtsoefening leefbaarheid – bereikbaarheid/bediening van het nieuwe busplan illustreert en dit niet alleen in de binnenstad (cfr afstappen van het ster-model) maar ook in de deelgemeentes.

## **Vraag 1318: Raadslid Olivier Strubbe (10/09/2020)**

### **Toestand begraafplaats Dudzele en kostprijs begraafplaats**

De slechte toestand van de begraafplaats in Dudzele is een probleem die eigenlijk al een aantal jaren blijft aanslepen. Heel wat Dudzeelse organisaties en burgers hebben in het verleden hiervoor al de nodige aandacht gevraagd, maar telkens zonder veel succes. Eerder heb ik hieromtrent ook al eens een schriftelijke vraag gesteld en hoop nu wat meer medewerking te krijgen.

Op vraag van enkele Dudzeelse families blijf ik dit onder de aandacht brengen. Ik nam zelf even de tijd om het kerkhof te gaan bekijken en stelde heel wat zaken vast, die beter zouden kunnen.

**Vogelpoep:** Het probleem van de vogelpoep op de grafstenen blijft aanhouden. De hoge bomen op de begraafplaats zijn een ideale huisvesting voor vogels (vooral kraaien en kauwen blijktbaar). Deze vogels zorgen voor heel wat vervuiling en lawaai. Op mijn vorige schriftelijke vraag kreeg ik het

antwoord dat er hier niet veel kon aan gedaan worden. De vogels afschrikken zou blijkbaar nog meer overlast veroorzaken....waarom dan niet gewoon andere bomen voorzien? Op zich is er inderdaad niet mis met de bomen, ze zijn gezond,...dat klopt allemaal, maar toch zorgen ze onrechtstreeks voor veel ongenoegen bij de nabestaanden. Mijn grootmoeder heeft in de tijd nog het familiegraf laten verleggen om niet onder die bomen te moeten liggen!



### **Wanordelijk:**

Op sommige plaatsen lijkt het alsof de grafzerken willekeurig door elkaar liggen. Het ene graf ligt achter het andere. Nabestaanden kunnen niet echt bij het graf zonder over een ander graf te lopen. Er is geen pad voorzien! Zie onderstaande foto's. Kan er hier niet meer structuur in komen en een gepaste doorgang?

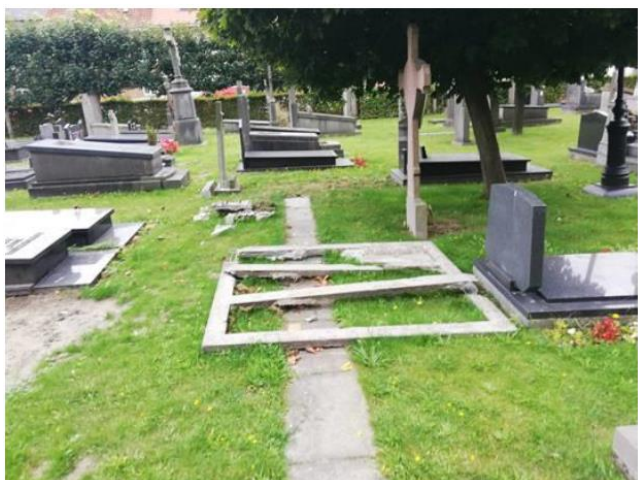


Onderstaand foto geeft weer, hoe de begraafplaats er eigenlijk dient uit te zien.



### **Onderhoud & Opruiming:**

Het onkruid is op sommige plaatsen weelderig aanwezig. Wat is de frequentie van een onderhoudsbeurt op deze begraafplaats? Welke werken voeren de stadsdiensten dan uit? Blijkbaar zijn er onlangs (hoop ik toch) werken uitgevoerd, maar is niet alle afval meegenomen.





Er zijn ook begraafplaatsen die verzaakt zijn. Kan dit aangepakt worden door de stadsdiensten of is dit voor de nabestaanden?



### **Onderhoud site oude-kerk?**

Bij het buitenkomen van de kerk, bots je op de oude toren, die binnenkort in ere zal hersteld worden. In afwachting tot die werken, zou het wenselijk zijn om de site binnen de werfhekkens toch ook even een onderhoudsbeurt te geven. Het zou er veel aantrekkelijker uit zien!



### **Financieel?**

Hoeveel betalen nabestaanden voor een begraafplaats in Brugge? Welke mogelijkheden zijn er om een laatste rustplaats te kiezen? Wat zit er in deze prijs inbegrepen?

Zoals u kunt zien op de foto's, is deze plaats van rust niet zo sereen en voor de nabestaanden geen aangename omgeving om een bezoek te brengen aan hun overleden dierbaren. Hopelijk kan er toch wat actie ondernomen worden, om van deze site terug een waardige begraafplaats te maken.

### **Antwoord 1318:**

#### **Toestand begraafplaats Dudzele en kostprijs begraafplaats**

#### **Hoeveel betalen nabestaanden voor een begraafplaats in Brugge?**

Een recente prijslijst werd toegevoegd in de bijlagen.

#### **Welke mogelijkheden zijn er om een laatste rustplaats te kiezen?**

- o kist of urne begraven in een zandgraf
- o kist of urne begraven in een kelder

- o urne begraven in een urnezandgraf
- o urne begraven in een urnekelder
- o urne bijzetten in columbarium
- o assen laten verspreiden op de strooiweide
- o assen laten verspreiden op zee.

### **Wat zit er in deze prijs inbegrepen?**

- o Voor een zandgraf: de concessie voor 15, 25 of 50 jaar.
- o Voor een kelder: de huur van de kelder waar de kist of urne in zit (= door stad Brugge voorgeschoten kosten voor de betonwerken die door de grafmaker zijn gedaan) + de concessie voor 15, 25 of 50 jaar.
- o Voor een urnezandgraf: de huur van de sokkel waar de urne op staat (= door stad Brugge voorgeschoten kosten voor de betonwerken die door de grafmaker zijn gedaan) + de concessie voor 15, 25 of 50 jaar.
- o Voor een urnekelder: de huur van de sokkel waar de urne op staat (= door stad Brugge voorgeschoten kosten voor de betonwerken die door de grafmaker zijn gedaan) + de huur van de kelder waar de urne in zit (= door stad Brugge voorgeschoten kosten voor de betonwerken die door de grafmaker zijn gedaan) + de concessie voor 15, 25 of 50 jaar.
- o Voor een columbarium: de huur van de nis waar de urne in zit (= door stad Brugge voorgeschoten kosten voor de betonwerken die door de grafmaker zijn gedaan) + de concessie voor 15, 25 of 50 jaar.

Het onderhoud van de zerk of de deksteen zit hier niet in, er is expliciet bepaald door de gemeenteraad dat de concessiehouder hier zelf voor moet instaan.  
Het antwoord op uw overige vragen wordt u later bezorgd.



2334 prijzen vanaf  
2014.pdf