

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**26ste jaargang
nr. 2 – 18 januari 2021**

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 1706: Raadslid Andries Neiryck (15 juni 2021)

Reinigen straten

Bij het machinaal reinigen van straten met wegversmallingen wordt de strook naast de versmalling dikwijls niet meegenomen doordat dit niet machinaal kan.
Dit kan in een aantal gevallen zorgen voor verstopte rioolputjes en wateroverlast in de straat.

Nochtans kan dit probleem opgelost worden door dezelfde arbeider die met deze werken bezig is. Even uitstappen en die strook manueel meenemen met een borstel en een schop en het probleem kan opgelost zijn.

Antwoord 1706:

Reinigen straten

De meeste straten worden het vaakst machinaal gereinigd met veegmachines voor:

- verwijdering van bladeren tijdens en kort na de herfstperiode;
- onkruidbestrijding.

Wegversmallingen, verkeerspaaltjes, ... worden meer en meer geplaatst in functie van diverse mobiliteitsingrepen. Bij de afweging om ze al dan niet te plaatsen, wordt in eerste instantie gefocust op het nut van die infrastructures voor de verkeersveiligheid. Daarbij wordt het feit dat ze een belemmering vormen voor een efficiënt netheidsbeheer van straten niet steeds afdoende in rekening gebracht, zeker als die infrastructures ad hoc (los van een totale heraanleg van de straat) geplaatst worden. Ter hoogte van die infrastructures ontstaan immers locaties die niet bereikbaar zijn voor de grotere machines (veegwagens en zelfrijdende wagens voor thermisch onkruidbeheer) die we in functie van een efficiënt netheidsbeheer inzetten. Een manuele ingreep is telkens nodig om ook de omwille van wegversmallingen, verkeerspaaltjes, ... ontstane 'hoekjes' net te houden. Dit is uitermate arbeidsintensief (kleine oppervlakte vraagt veel personeelsinzet). Dit opvangen door de bedieners van veegmachines steeds te laten uitstappen is niet wenselijk. Dit zou immers niet enkel leiden tot de onvermijdelijke hoge kost naar arbeidsuren, maar ook tot een rendementsverlies wegens frequent stilstaande veegwagens en zelfrijdende wagens voor thermisch onkruidbeheer.

Bij het verwijderen van bladeren uit de straten, wordt in eerste instantie de nadruk gelegd op het zo snel mogelijk verwijderen van de grote hopen bladeren. Hierbij wordt inderdaad minder geveegd op bepaalde moeilijk bereikbare plaatsen, tenzij de aanwezigheid van de bladeren een veiligheidsprobleem kan geven. Bij een finale veegbeurt wordt wel de nodige aandacht besteed aan deze versmallingen door onze chauffeurs door manuele verwijdering.

Bij machinaal veegwerk in kader van onkruidbestrijding is het verwijderen van onkruid in deze versmallingen niet onmiddellijk een taak van de chauffeur, omdat deze manuele verwijdering zeer

arbeidsintensief en weinig efficiënt zou zijn.

Deze locaties worden vooral aangepakt door manuele puntbehandeling met kokend water.

Waar de dienst Openbaar Domein momenteel deze punten vooral op aangeven van eigen vaststellingen aanpakt, worden deze locaties momenteel geïnventariseerd voor een regelmatigere behandeling naar de toekomst toe. Om dit mogelijk te maken is een beheers- en planningsysteem voor netheids- en onkruidbeheer in uitbouw (systeem Jewel).

Kolken worden met een hoge frequentie gereinigd, volgens de regels van de kunst. We slaagden er de voorbije twee jaar in om die reinigingsfrequentie aanzienlijk te verhogen, onder meer door inzet van bovengenoemd beheers- en planningsysteem en door kolkenreiniging maximaal te combineren met andere werken waarvoor een parkeerverbod nodig is. Als desondanks een lokale verstopping ontstaat die leidt tot wateroverlast beschikt de dienst over een 24/7 permanentie die de verstopping snel kan wegwerken. Door de verhoogde reguliere frequentie van het kolkenonderhoud stellen we vast dat deze permanentie de laatste maanden minder en minder opgeroepen wordt.

Vraag 1707: Raadslid Andries Neiryck (4 november 2021)

Warmtenet wijk Blijmare/Sint-Gillis

Vandaag vernam ik dat de wijk van Sint-Gillis op het warmtenet van de IVBO zou aangesloten worden. Een goeie zaak.

Wordt het warmtenet gekoppeld aan het warmtenet van DUPONT/Beauvent?

Momenteel wordt de wijk Blymare grondig aangepakt. Deze wijk ligt naast het penitentiair complex die reeds aangesloten is sedert de jaren '80.

Via een aftakking vanaf de Koestraat/N31 zou heel Blijmare aangesloten kunnen worden op het warmtenet.

Is dit bekeken en indien niet kan dit alsnog bekeken en gerealiseerd worden?

Antwoord 1707:

Warmtenet wijk Blijmare/Sint-Gillis

Stad Brugge liet recentelijk een warmtezoneringsplan opmaken. Dit plan geeft duiding aan hoe we het volledige grondgebied het meest optimaal fossielvrij verwarmen tegen 2050. Daaruit blijkt dat een groot deel van de binnenstad best op een collectieve manier verwarmd wordt. Dit wil zeggen dat een warmtenet de meest aangewezen techniek zal zijn om alle gebouwen te voorzien van duurzame warmte. Het is dan ook uit deze vaststelling dat de deelplannen Ruimtelijke Ordening voor de stadskwartieren (waar Sint-Gillis er eentje van is) zich voor het onderdeel warmtenet hierop afstemmen.

IVBO heeft inderdaad reeds bijna 40 jaar ervaring met haar warmtenet. Dit warmtenet wordt vanaf volgend jaar vernieuwd waarbij primair ingezet moet worden op het updaten van het bestaande netwerk gezien de leeftijd. Er wordt uiteraard ook onderzocht waar dit warmtenet kan worden uitgebreid.

We bevinden ons vandaag in de studie- en verkenningsfase. Zo voert de Stad momenteel een haalbaarheidsstudie uit voor een warmtenet in de binnenstad gezien hier door de opbouw en context het meeste voordeel uit te halen is. In deze studie worden 4 clusters met een concentratie aan stadsgebouwen, musea,... (grootverbruikers met andere woorden) in detail bestudeerd. Er wordt onderzocht welke gebouwen kunnen worden aangesloten op een warmtenet, hoe deze het best kunnen worden aangesloten en met welke kosten en CO₂-reductie (=voordeel) dit gepaard gaat. Wat de bron zal zijn om de binnenstad van duurzame warmte te voorzien, is nog niet duidelijk. De hoeveelheid warmte die IVBO ter beschikking heeft, is veel te laag om deze 4 clusters, laat staan de volledige binnenstad, te verwarmen. Er werd nog een aantal bronnen gedetecteerd zoals de WKK van Beauvent, echter met een beperkt vermogen.

Het lijkt logisch dat de warmte van de WKK van Beauvent gebruikt zal worden om, indien deze uitkoppeling van warmte gebeurt, gebouwen te verwarmen in de buurt van de site Dupont. De wijk Sint-Gillis behoort hier tot één van de mogelijkheden, maar ook dat is dus nog onderdeel van studiewerk.

Het klopt dat het warmtenet loopt tot de gevangenis. Zoals u op de warmtezoneringskaart https://energieplatform.brugge.be/20210503_ak_finalewarmtezoneringskaartbrugge kan zien, hebben we een analyse gemaakt op basis van total cost of ownership, aangevuld met enkele ruimtelijke en socio-economische parameters.

Op basis daarvan blijkt dat de oplossingen voor verkavelingswijken zoals de wijk Blijmare eerder gezocht moeten worden in individuele oplossingen met warmtepomp om de woningen energieneutraal te maken en af te koppelen van fossiele brandstoffen.

De beschikbare warmtebronnen zijn momenteel niet onuitputtelijk en gebruiken we liever of reserveren we voor die plekken waar een warmtenet het meest rendabel kan ingezet worden. Dat is voor plekken met een zeer dichte bebouwing zoals de Brugse binnenstad en voor woningen en gebouwen die een hogere warmtevraag nodig hebben. De woningen en gebouwen in de Brugse binnenstad zijn minder evident energieneutraal te maken - onder meer door de erfgoedwaarden - en dus maximum tot label B te renoveren.

Van de typische verkavelingswijken verwachten we een grondige renovatie tot label A. Die mogelijkheden zijn er meestal wel waardoor een warmtepomp ook het meest kostenefficiënt is.

Kortom: we maken keuzes en gebruiken onze warmtebronnen voor die woningen en gebouwen die daar het meest nood aan hebben en die het meest efficiënt bediend kunnen worden door die bron.

Vraag 1708: Raadslid Andries Neiryck (4 november 2021)

Boomgaard Kasteelhoevestraat

Bij het realiseren van de Kasteelhoevestraat werd beloofd aan de bewoners dat de boomgaard in deze straat behouden zou blijven.

Deze zomer werd de mooiste boom van de boomgaard plots gekapt en ondertussen worden hier 3 woningen gepland.

Werden de bewoners van de Kasteelhoevestraat verkeerd ingelicht toen ze hier kwamen wonen?

Antwoord 1708:

Boomgaard Kasteelhoevestraat

Volgende omgevingsvergunningen (OMV's) zijn gekend voor de bouw van vier verschillende eengezinswoningen:

OMV 2020145573 – uitvoering van de werken gestart
OMV 2021008772 – uitvoering van de werken gestart
OMV 2021047091 – uitvoering van de werken gestart
OMV 2021140971 – dossier werd behandeld in CBS 13/12/21

De bewoners werden niet verkeerd ingelicht maar de basis is het langere termijnperspectief dat de Stad destijds heeft uitgewerkt. Reeds in 2010, bij de start van de opmaak van het RUP en de daarbij horende publieke consultatie, werd ingegaan op het belang van de boomgaard. Er werd een ruiloperatie uitgewerkt in dit plan die én beperkte bouwmogelijkheden voorzag voor 4 woningen én waarbij de Stad de boomgaard en poel in eigendom en beheer zou nemen. Aansluitend hierop bleek evenwel uit de waardering van de gronden in functie van de ruiloperatie dat dit budgettair moeilijk lag. Deze dossierontwikkeling is niet tot bij de bewoners geraakt.

Vraag 1709: Raadslid Karin Robert (5 november 2021)

Nieuwbouw van 83 assistentiewoningen Baron Ruzettelaan 457

Het perceel stond vol met waardevolle oude bomen, met een bosje en erachter meerdere vijvers, op het perceel zelf en op verdere percelen. Echter... de natuurlijke buffer (bomen en struiken) is verdwenen met als gevolg geluid- en lichthinder voor de omwonenden.

We blijven betreffende deze werken dus klachten binnen krijgen.

Vooraf ivm de betonstort met start op heel vroege uren en de daarbij horende geluidshinder. Evenzeer ivm het irriterende groene licht van de torenkraan die dag én nacht blijft werken.

Er wordt ook melding gemaakt door omwonenden dat niet steeds 'tijdig' een brief in de brievenbus valt van de aannemer, algemene bouw Maes, Gent, om hen 'allen' op de hoogte te brengen van de aankomende werken.

Mijn vragen:

- Welke voorwaarden stelt stad Brugge bij toekenning van vergunningen bouwwerken ivm geluids- en lichthinder?
- Welke opvolgingen, controles zijn reeds gebeurd door dienst 'Handhaving milieu' stad Brugge bij bovenvermelde werken? Wanneer werden die uitgevoerd?
- Welke bomen, struiken zijn verdwenen bij deze werken? Hoe zullen deze bomen en struiken worden gecompenseerd?
- Kan de stad de aannemer aansporen bij toekenning van vergunningen om 'tijdig' 'alle' bewoners in te lichten van aankomende werken?

Antwoord 1709:

Nieuwbouw van 83 assistentiewoningen Baron Ruzettelaan 457

Welke voorwaarden stelt stad Brugge bij toekenning van vergunningen bouwwerken ivm geluids- en lichthinder?

Lichthinder: Er dient voldaan aan de bepalingen van het Besluit van de Vlaamse regering van 01.06.1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (Vlarem II) en wijzigingen, in het bijzonder de algemene en sectorale voorwaarden: Hoofdstuk 6.3. Beheersing van hinder door licht.

Geluidshinder betonstorten 's morgens vroeg: er moet een aanvraag ingediend worden om te mogen starten met werken voor 7u 's morgens conform de bepalingen van de Politieverordening geluid. Er werd een aanvraag ingediend door de aannemer voor het storten van beton en het polieren van de betonplaat. Er werd gunstig advies ontvangen van Politie, Openbaar Domein en Patrimoniumbeheer. Aanvraag werd vervolgens goedgekeurd door de burgemeester. Er werd een bewonersbrief verspreid.

Welke opvolgingen, controles zijn reeds gebeurd door dienst 'Handhaving milieu' stad Brugge bij bovenvermelde werken? Wanneer werden die uitgevoerd?

Handhaving milieu voert geen toezicht uit op bouwwerken, enkel voor de Vlarem ingedeelde activiteiten. Voor wat betreft de geluidshinder 's morgens vroeg werd de vereiste toelating aangevraagd en goedgekeurd door de burgemeester (zie vraag 1). Er werden tot op heden geen klachten i.v.m. lichthinder bij handhaving milieu ingediend. Er zal hiervoor contact worden opgenomen met de aannemer. Op 23/9/2021 werd een werfvergadering georganiseerd waarbij handhaving ruimte en milieu en Openbaar Domein (Groen) werd uitgenodigd. Tijdens dit overleg werden volgende zaken toegelicht: stroomgenerator en aansluiting Fluvius, debietmeterstanden, opvolging waterkwaliteit en boombeheer.

Vanuit Handhaving Ruimte werd ter plaatse gegaan op 23 december 2020 en op 23 september 2021, maar er werden toen geen bouwovertradingen opgemerkt. Dit ligt vermoedelijk aan het feit dat de constructieve werken nog maar net opgestart werden.

Welke bomen, struiken zijn verdwenen bij deze werken? Hoe zullen deze bomen en struiken worden gecompenseerd?

Bij de omgevingsvergunningen zijn een groot aantal voorwaarden hieromtrent opgelegd, ook is er sprake geweest van een zogenaamde noodvelling (OMV2018141777, OMV2020069415 en Noodvelling aanvraag 2021 0610).

Voorwaarden als volgt tekstueel weer te geven:

OMV2018141777, bouwen van 89 assistentiewoningen 17 juni 2019

het rooien van 37 bomen en aanplanten van 50 nieuwe bomen.

het aanleggen van de omgeving waarbij het bestaande groenbestand dat behouden blijft verder versterkt wordt met inheemse bomen en struiken.

Ook hoort hier een groenplan bij dit dossier waar de nodige ingrepen voorzien zijn in functie van groen (vb. beschermende hekkens plaatsen, rijplaten leggen etc.).

In detail: volgende bomen werden noodzakelijk gekapt: Quercus robur Ø80, Robinia pseudoaccacia Ø110, Fagus sylvatica Ø80, Tilia Ø60, en Magnolia, Lioriodendron Ø20, Picea (bouwzone), bosrand aan de westzijde (Acer, Ulmus, Fagus). Beheermaatregelen + beschermingsmaatregelen voor het behoud van bomen in conflict en de bouwzone/werf: 3x Platanus Ø100-110, 2x Fagus sylvatica Ø100,Ø120, 2x Castanea sativa Ø90,Ø60, werfdoorgang brandweg: Ulmus Ø25, Acer Ø50, Fagus Ø15,Ø40,Ø50, Acer Ø30, Quercus Ø40

Compensatie is steeds voorzien en georganiseerd vertrekkende vanuit de stedenbouwkundige verordening.

OMV2020069415 – verplaatsen en exploiteren van een distributiecabine - 2 september 2020

Kappen van 3 bomen en nieuwe aanplant van 3 bomen wordt uitgevoerd binnen 3 jaar na het afleveren van de vergunning. Ingrijpende snoei is niet toegestaan in de toekomst.

Noodvelling , aanvraag 2021 0610 : 21 juni 2021

Noodvelling van 6 esdoorns met heraanplant van 6 nieuwe hoogstambomen.

Kan de stad de aannemer aansporen bij toekenning van vergunningen om 'tijdig' alle bewoners in te lichten van aankomende werken?

In principe kunnen wij de projectleider verzoeken om de bewoners in te lichten over de geplande werken. Handhaving hierop is dan weer niet mogelijk, dus dit hangt af van de goodwill van de projectontwikkelaar.

Vraag 1710: Raadslid Annick Lambrecht (16 november 2021)

Verhardingstaks Stad Gent

Recent vernamen we in de media dat de Stad Gent vanaf 2023 een verhardingstaks invoert voor inwoners die op hun eigendom te veel beton of asfalt gebruiken op plaatsen waar men kan kiezen voor ondergrond die water doorlaat. Door te kiezen voor het laatstgenoemde kan wateroverlast vermeden worden. Zelf onthardt de stad het openbaar domein zoals straten, pleinen, speelplaatsen, enz. waar mogelijk. Bij nieuwe heraanleggen moet minimum 15 procent onthard worden. Met de verhardingstaks hoopt men ook particulieren en bedrijven te overtuigen om te kiezen voor meer waterdoorlaatbare materialen.

Graag informeerde ik naar het volgende:

1. Volgt Stad Brugge het voorbeeld van de Stad Gent? Onderzoeken jullie de invoering van een onthardingstaks?
2. Welke maatstaf legt de Stad Brugge zichzelf op bij een heraanleg inzake ontharding?
3. Stelt de Stad Brugge minimumvereisten inzake ontharding naar projectontwikkelaars toe?

Antwoord 1710:

Verhardingstaks Stad Gent

vraag 1:

Stad Brugge volgt het voorbeeld van Stad Gent niet. We zijn niet van plan om een verhardingstaks in te voeren. Uit ervaringen en getuigenissen van andere steden en gemeenten merken we dat zo'n

taks vaak ook een omgekeerd effect heeft. Het betekent nl. dat verharding kan, op voorwaarde dat de bouwheer er voor betaalt.

Ofwel is verharding noodzakelijk en beantwoordt het aan de goede ruimtelijke ordening en dan is het vergunbaar. Ofwel is het niet nodig, niet wenselijk en draagt het ook niet bij aan de goede ruimtelijke ordening en is het dus beter om die ingreep te weigeren. Verhardingen die gerealiseerd worden op basis van het vrijstellingsdecreet of die per definitie vrijgesteld zijn van vergunning zijn niet te vatten en dus ook niet te belasten. Het zijn die vele kleine verhardingen (zo is het uitbreiden van een terras tot 80m² vrijgesteld en is het bijbouwen van een constructie tot 40m² vrijgesteld) die ook een grote impact kunnen hebben en zorgen dat de kritische infiltratiedrempels vaak overschreden worden.

Aangezien ontharden een belangrijk aandachtspunt is, onderzoeken we wel in de stedenbouwkundige verordening die we aan het herwerken zijn welke aandacht we hier aan geven en of we daar harder op in willen inzetten. In de huidige verordening zijn bepalingen opgenomen over maximaal mogelijke verharding.

Dat is tegelijk ook ons antwoord op vraag 3:

Voor verkavelingen van minstens 25 bouwkavels voor minstens 25 woongelegenheden moet de nodige grond voorzien worden voor de aanleg van groene ruimten, recreatieve ruimten of pleinen. Dat moet minstens 4% van de totale oppervlakte van de bouwpercelen zijn. De voortuin moet om esthetische redenen zoveel mogelijk met groen worden ingevuld. De verhardingen moeten zich beperken tot het strikt noodzakelijke en waar de voortuin dat toelaat beperkt zijn tot maximum 1/3 van de voortuin. In de voortuin mag enkel verhard worden voor paden palend aan de bebouwing en toegangspaden met een maximum breedte van 1 meter en opritten naar een vergunde garage, carport en de toerit naar een vergunde parking. Deze bepalingen gelden zowel voor individuele aanvragen van particulieren als die van ontwikkelaars.

In de voorbespreking hameren we steeds op deze richtlijnen en op de noodzakelijke wisselwerking tussen bebouwde en onbebouwde ruimte. Voor die onbebouwde ruimte vraagt onze administratie een zo groen mogelijke aanleg.

Het antwoord op vraag 2 wordt u later bezorgd.

Vraag 1711: Raadslid An Braem (29 november 2021)

Onbewoonbaar verklaarde huizen

Hoeveel woningen werden in 2020 onbewoonbaar of ongeschikt verklaard?

Is er een trend op te merken doorheen het jaar en tov vorige jaren?

Hoeveel van die woningen werden binnen het jaar niet aangepast?

Hoeveel boetes werden er voor onbewoonbare panden gegeven?

Wat is de inkomst voor de stadskas daarvan dit jaar en de voorgaande jaren?

Antwoord 1711:

Onbewoonbaar verklaarde huizen

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

5. Wat is de inkomst voor de stadskas daarvan dit jaar en de voorgaande jaren?

Het College heeft nog geen belastingkohieren van het aanslagjaar 2021 vastgesteld en goedgekeurd.

Dit zal in principe gebeuren in maart/april van 2022.

Voor de aanslagjaren 2018 tot en met 2020 werden de volgende belastingen gevestigd:

- Aj 2018, 95.250 euro.
- Aj 2019, 96.000 euro.
- Aj 2020, 94.500 euro

Het antwoord op deelvraag 4 wordt u later bezorgd.

Vraag 1712: Raadslid Alexander De Vos (9 december 2021)

Saneringswerken Karel de Floustraat

graag stel ik een schriftelijke vraag betreffende de saneringswerken Karel de Floustraat.

Nu deze achter de rug zijn vraag ik naar een stand van zaken.

1. Zijn er ondertussen nieuwe stalen genomen en wat zijn de resultaten?
2. En komen de bodemattesten van de bewoners in orde?

Antwoord 1712:

Saneringswerken Karel de Floustraat

Vraag 2: en komen de bodemattesten van de bewoners in orde?

Na goedkeuring van een eindevaluatie-onderzoek wordt standaard door de OVAM naar alle betrokken percelen een nieuw attest afgeleverd (dus zonder dat de stad of eigenaar ernaar moet vragen).

Het antwoord op de eerste vraag volgt later.

Vraag 1713: Raadslid Chris Marain (14 december 2021)

Voetpad Koning Albert I-Laan

De voorbije maanden en zelf als ruim 20jr voormalig bewoner van de Tillegemwijk (Bosduifdreef), bereikten mij ook reeds sinds meerdere jaren, heel wat crescendo bezorgdheden, zeer gerichte aanhoudende ongerustheden van steeds meer bewoners van deze demografisch sterk groeiende buurt met jonge gezinnen, in dit ruime woongebied tsn K Albert1laan en Torhoutse Steenweg.

Zowel via meerdere persoonlijke contacten met bewoners' afgevaardigden alsook middels regelmatige vragen via bewoners groep en individuele -sociale media kanalen, had ik me hiervoor reeds sinds 2018 vrijwillig en intensief ingezet om een zeer ruim gevolgde bewoners petitie (+250 gezinnen) desbetreffend te bezorgen aan destijds zetelende burgemeester Landuyt.

Deze laatste me toen beloofde ook het nodige verder aan te kaarten bij de bevoegde diensten om deze ernstige verkeers ONveiligheids problematiek, mbt dit uiterst gevaarlijke kruispunt Weinebrugge (leikendreef/K Albert1laan), vanuit Stad Brugge als gewestelijke bevoegdheids materie met nodige aandacht bij AWV aan te kaarten.

Zoals U hieronder passend aangeeft, Mr Burgemeester en dito duidelijk zelf overtuigd blijkt te zijn van de ernst van deze problematiek en dringende noodzaak voor het nemen van gerichte en gepaste maatregelen.

Kan ik me dan ook niet ontdoen de conclusies mbt te nemen maatregelen tgv deze recente vergadering 25.11 ll tsn AWV en diensten mobiliteit & politie, als onvoldoende concreet te beschouwen.

De zwakke ea dagelijkse weggebruikers van dit levensgevaarlijke kruispunt zijn (en niet enkel sinds dit jaar) moeilijk te spreken over de weinig daadkrachtige aanpak van bevoegde dienst(en) in deze ? Wanneer men het in deze recente vergadering ondermeer had over het subjectieve onveiligheids gevoel op dit kruispunt, en het oa niet korrekte gebruik van de afslag strook (?), ...waarbij 'objectieve ongevals statistieken de fiets onveiligheid niet aantonen' op kruispunt ??

Wel dan maak ik me samen met werkelijk alle bewoners van deze wijk, en hopelijk samen met U als Stads- mobiliteitsverantwoordelijke ernstig zorgen over de persoonlijke veiligheid van onze medebewoners, jong en oud. Kinderen en gezinnen; die op dagelijks risico van eigen leven, de oversteek oa met fiets richting stad bvb steeds terecht angstiger aanvatten. Iedereen die met regelmaat en niet enkel als zwakke weggebruiker daar probeert over te steken, riskeert dagelijks haar /zijn leven.; omwille van de continu niet aangepaste post E40 snelheden, die op de K Albert1laan veelvuldig worden verdergezeten door vele autobestuurders!

De hieronder beschreven genomen en geplande maatregelen zijn niet alleen quasi onmerkbaar... maar blijken ook verre van afdoende om de veiligheid van onze burgers aldaar te vrijwaren.

Bovendien heeft deze exponentieel groeiende verkeersonveiligheid een rechtstreeks negatieve impact op de groeiende verkeersdrukte, in /naar en van de wijk, daar de ouders hun kinderen

quasi niet meer met fiets als kortste en meest milieu bewuste directe weg naar centrum / school, durven te laten gaan.

Dienen 'objectieve fiets ongevalsstatistieken' eerst x aantal dodelijke slachtoffers tellen, voor men kan overgaan tot echte afdoende maatregelen ?

Zoals bewoner Dr Cathenis ook aangeeft zijn de hieronder eerder genomen maatregelen allesbehalve efficiënt te benoemen.

Ik richt me hierbij dan ook formeel via deze schriftelijke vraag naar U, geachte Burgemeester, om dit met politie en mobiliteitsdiensten van Stad alsnog opnieuw op tafel te willen brengen met AWW. Teneinde hierover qua te nemen maatregelen iets echt tastbaars, aan alle bezorgde betrokken medeburgers te kunnen melden.

Op basis van de verdere gevolgeving van deze schriftelijke vraag, zal ik me ism de fractie&(-voorzitter) beraden om hierover alsnog een interpellatie op een der komende GR te poneren.

Alsook zal ik dito bevragen

aan Mevr Vandenmeersschaut, om dit vanuit Vlaamse beleidshoek op het kabinet Peeters, bevoegd voor AWW, te willen agenderen voor verdere concrete evaluatie.

Ik begrijp ten eerste er wellicht heel wat prioritaire uiterst gestatistikeerde onveilige verkeerspunten zijn in Vlaanderen, die een nog hogere prio aanpak behoeftigen. Echter zou enige bereidwilligheid voor een verdere evaluatie van toekomstige efficiënte infrastructuurs aanpassingen, om een veel veiligere fiets, voetgangers overstek daar mogelijk te maken, een heel mooie stap vooruit betekenen.

Antwoord 1713:

Voetpad Koning Albert I-Laan

Wij verwijzen naar de argumenten aangehaald door het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer:

- Er is momenteel een veilige oversteekbeweging mogelijk voor fietsers en voetgangers, waarbij de voetganger of afstappende fietser op de voorziene zebra's in voorrang is. De rijdende fietser moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Koning Albert I-laan (wat logisch is gezien het kruisen van een hoger wegennet), waarbij de aandacht voor overstekende fietsers echter wordt bevestigd door de aangebrachte verbindingsmarkering (huppelmarkering). De oversteekbeweging kan zowel links als rechts van de Leikendreef in twee bewegingen gebeuren, waarbij er een veilige middenstrook is (beschermd door een verhoogde geleider). Hierdoor hoeft de overstekende voetganger/fietser slechts rekening te houden met één rijrichting per oversteekbeweging.
- Voor bestuurders komende van de Leikendreef of Chartreuseweg is het niet verplicht de Koning Albert I laan te kruisen. Vooral tijdens de momenten met een verhoogde verkeersdruk, heeft men nog steeds de mogelijkheid rechts in te voegen om zo via de rotondes de reisweg te vervolgen. Buiten de piekmomenten zal deze beweging niet nodig zijn.

Echter als lokale overheid zijn we ons bewust dat de situatie nog altijd verre van ideaal is. We blijven dan ook aandringen bij het Agentschap Wegen en Verkeer voor een structurele oplossing.

Vraag 1714: Raadslid Annick Lambrecht (17 december 2021)

Fietsdiefstallen in Brugge

Is er sinds de opening van de ondergrondse fietsparkings onder De Markt en onder t'Zand een daling van fietsdiefstallen vast te stellen ?

Graag een antwoord gestaafd door bijhorende cijfers aub?

Antwoord 1714:

Fietsdiefstallen in Brugge

In bijlage vindt u antwoord op uw schriftelijke vraag.



Vraag 1715: Raadslid Raf Reuse (28 december 2021)

Brugse bruggen

Ik had graag meer informatie gekregen over twee bruggen die in beheer zijn van De Vlaamse Waterweg: de tijdelijke Kruispoortbrug I en de te bouwen Steenbruggebrug.

Ik heb de volgende vragen:

1. De tijdelijke Kruispoortbrug lijkt steeds minder tijdelijk te worden. Is er zicht op een permanente oplossing?
2. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe Steenbruggebrug? Wat is de vooropgestelde timing? Op welke manier wordt Stad Brugge bij dit project betrokken?
3. Hoeveel kost de nieuwe fietsbrug die ten laste valt van de Stad?

Antwoord 1715:

Brugse bruggen

Kruispoortbrug:

De Vlaamse Waterweg besteedt per jaar 105.000 euro voor de huur van de tijdelijke Kruispoortbrug. De brug is in gebruik sinds 2018 en is vergund tot 2028.

In 2022 zal, in opdracht van De Vlaamse Waterweg nv en in samenwerking en overleg met de Stad Brugge en het Agentschap voor Wegen en Verkeer, een voorstudie opstarten naar een nieuwe Kruispoortbrug. De scope en projectgrens van deze voorstudie wordt de komende maanden met deze partners bepaald. In deze voorstudie zal de haalbaarheid van verschillende varianten onderzocht worden en zal, conform de projectmethodologie in kader van het decreet basisbereikbaarheid, een startnota opgemaakt worden en voorgelegd worden aan een projectstuurgroep.

Op vandaag is er nog geen raming beschikbaar van de nieuwe Kruispoortbrug; een kostenraming zal voorwerp uitmaken van de voorstudie.

Steenbruggebrug:

Het definitieve ontwerp van de nieuwe Steenbruggebrug, de fietsbrug, de bochtaanpassing in het kanaal en de omgevingsaanleg is door De Vlaamse Waterweg in afwerking en het aanbestedingsdossier is in opmaak. Om het omgevingsvergunningaanvraagdossier extra te onderbouwen wordt in opdracht van De Vlaamse Waterweg nv in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer, Stad Brugge en gemeente Oostkamp een noodzakelijk aanvullend mobiliteitsonderzoek uitgevoerd met betrekking tot de verkeersdoorstroming op de N50. De latere indiening van de omgevingsvergunningaanvraag heeft geen impact op de startdatum van de werken.

De Vlaamse Waterweg bevestigt dat de eerder gecommuniceerde timing met een aanbesteding van de werken in 2022 en start van de werken in 2023 wordt behouden.

Op basis van het definitieve ontwerp wordt de raming geactualiseerd begin 2022.

De Stad Brugge is in het verleden zeer nauw betrokken bij de alternatievenselectie, voorontwerp en opmaak en goedkeuring van de startnota en projectnota volgens het decreet basisbereikbaarheid. Ook bij het omgevingsontwerp wordt de stad zeer nauw betrokken.

Fietsbrug aan Steenbrugge:

De kostprijs van de nieuwe, beweegbare fietsbrug wordt actueel geraamd op 2.050.000 EUR (excl. BTW). De stad Brugge neemt 1/6 van de lasten hiervoor op zich. Overige delen worden gedragen

door AWW (1/3) en De Vlaamse Waterweg nv (1/2). Deze laatste staat ook in voor de exploitatie en het onderhoud van de brug.

Vraag 1716: Raadslid Janos Braem (31 december 2021)

Fietsnietjes

Na mijn eerdere vruchteloze pogingen om fietsnietjes te plaatsen op het Sint-Jansplein, Jan Miraelstraat en Boudewijn Ravestraat wil ik nog een paar aanvragen indienen. Is het mogelijk om fietsnietjes te plaatsen op de volgende locaties? Ik kreeg door dat er hiervoor vaak nood is.

- Biskajersplein
- Guldenvlietlaan, er staan daar op diverse locaties fietsen tegen de gevels. Hier en daar zouden best enkele fietsnietjes bij geplaatst worden.
- Noordzandstraat t.h.v. de Jüttu
- Dijver t.h.v. boekhandel De Meester

Antwoord 1716:

Fietsnietjes

In zitting van 22 maart 2021 werd het beleidskader fietsparkeren goedgekeurd. Elke aanvraag voor fietsnietjes wordt dan ook aan dit beleidskader getoetst. Het plaatsen van fietsnietjes wordt verder ook steeds getoetst aan de ruimtelijke mogelijkheden.

De voorgestelde locaties worden hieronder overlopen:

1) Biskajersplein:

Ter hoogte van Familiezorg werden er 15 duostaanders geplaatst. Ter hoogte van hotel Biskajer staan er 3 duostaanders. Samen zijn deze duostaanders goed voor 36 fietsparkeerplaatsen. Om de bomen hier letterlijk meer ademruimte te geven werd, aan de zijde van hotel Biskajer en centraal op het plein, een gedeelte onthard. Verder op het plein zijn er diverse zitelementen aangebracht om de pleinbeleving te optimaliseren en staat er een lantaarnpaal in het midden van het plein. Het plaatsen van fietsnietjes zou deze pleinbeleving teniet doen en is ruimtelijk ook niet mogelijk gezien de aanwezigheid van de straatlantaarnpaal. Uitbreiden richting de straatlantaarn zou het fietscomfort van de reeds aanwezige fietsen teniet doen.

De stad kiest momenteel ook niet meer voor het type duostaander, maar voor het type fietsnietje. Wanneer er op deze locatie een fietsnietje zou geplaatst worden zouden alle duostaanders ook dienen vervangen te worden om een conform straatbeeld te bekomen. De duostaanders worden pas bij de heraanleg van het plein vervangen.

2) Gulden-Vlieslaan:

De Gulden-Vlieslaan is in het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer en loopt van de Bloedput tot aan het kruispunt met de Ezelpoort over een afstand van 640m. De stad heeft hier geen beslissingsbevoegdheid. Het plaatsen van fietsnietjes op deze locatie zou enkel en alleen mogelijk zijn wanneer er parkeerplaatsen geschraapt worden.

Het plaatsen van fietsnietjes op het trottoir is niet mogelijk zonder de doorgang voor de voetgangers te hinderen. Dit is niet wenselijk. Gezien de parkeerdruk van 80% tot 92% varieert, is het niet aangeraden hier parkeerplaatsen te schrappen. Indien er alsnog fietsnietjes voor de woningen zouden geplaatst worden, zou dit in strijd zijn met artikel 1 van het beleidskader fietsparkeren. Artikel 1 luidt als volgt:

Fietsnietjes dienen ten allen tijde om het openbaar nut te dienen en mogen niet "geprivatiseerd" worden. Onder openbaar nut verstaat men onder meer de uitgangspunten van de fietsparkeervoorzieningen zoals vermeld in hoofdstuk 4.9.2 van het fietsvademecum.

3) Noordzandstraat ter hoogte van de Jüttu:

Op heden is er voor de handelszaak Jüttu een bushalte gelegen. Op deze halte halteren zowel de centrumshuttle als De Lijn. Met het decreet basisbereikbaarheid zal deze halte behouden blijven. Ter hoogte van de Brooklyn (op +/- 13 meter van de Jüttu) zijn er 6 duostaanders (12

fietsparkeerplaatsen) aanwezig. Gezien de bushalte in het nieuw vervoerplan op deze locatie blijft, wordt het plaatsen van fietsnietjes voor de Jüttu ongunstig geadviseerd.

4) Dijver ter hoogte van boekhandel De Meester:

Op de voorgestelde locatie is het trottoir aan de zijde van de boekhandel zelf +/- 1 m breed. Het plaatsen van een fietsnietje op deze locatie zou de reeds weinig beschikbare ruimte van het trottoir teniet doen en het voetgangerscomfort fruisken. Dit is geen gewenste situatie. Gezien de trottoirs aan de zijde van de Reien zeer intens gebruikt worden is het niet opportuun om hier fietsnietjes te plaatsen. Om de fietsers op de Dijver een comfortabele fietsparkeerplaats te kunnen bieden, zullen er ter hoogte van het Groeningemuseum een aantal parkeerplaatsen geschrapt worden en fietsnietjes geplaatst worden.

Brugge is en blijft echter een fietsstad, doch dienen we zeer bewust met de nog weinig resterende vrije openbare ruimte om te gaan. Indien er vrije ruimte wordt ingepalmd dient dit weloverwogen te zijn zodat andere weggebruikers geen hinder ondervinden. We hopen u een volgende keer van dienst te kunnen zijn.

Vraag 1717: Raadslid Janos Braem (31 december 2021)

Laadpalen AZ Sint-Jan

Wanneer in de toekomst zo goed als alle brugse auto's elektrisch zullen moeten rijden, zal er serieus moeten nagedacht worden over de verschillende elektrische laadpalen in de stad.

Er zijn verschillende parkings bijgekomen, daarom mijn vraag of er bij die parkings ook gedacht is aan plaatsen met laadpalen? Ik denk hierbij aan de volgende locaties:

1. Parking Waggelwater
2. Parking Coiseaukaai
3. Uitbreiding Parking 't Zand

Daarnaast vernam ik dat er geen enkele laadpaal staat op de parking van AZ Sint-Jan. Klopt dit? Hieronder enkele concrete vragen:

1. Zijn er mogelijkheden om elektrisch te laden op de enorme parking van AZ Sint-Jan?
2. Zijn er plannen om in de toekomst elektrische laadpalen te plaatsen, zo ja, wanneer zullen die er komen en hoeveel zijn er gepland?
3. Zijn er al concrete vragen geweest vanuit het personeel om laadpalen te plaatsen?

Antwoord 1717:

Laadpalen AZ Sint-Jan

Vraag 1 en 2:

Vandaag zijn er 138 bovengrondse publieke laadpunten in Brugge (= 69 laadpalen). Daarnaast beschikken we ook over meer dan 60 laadpunten (= 30 palen) in onze parkings. Elektrisch laden zit in Brugge alleszins erg in de lift. Het gebruik van de publieke laadpunten is het afgelopen jaar dan ook spectaculair gestegen. In het derde kwartaal van 2021 werd er voor dubbel zoveel KWH geladen als in dezelfde periode in 2020. Ook het aantal unieke gebruikers per laadpaal verdubbelde in een jaar tijd. Elektrisch rijden wint dus duidelijk aan populariteit in Brugge. Het succes van het Rijbatterij-event (Expo voor hybride en elektrische wagens op het Zand in oktober) is daar ook een goed voorbeeld van.

We hebben zeker de ambitie om de komende jaren het aantal laadpalen in Brugge exponentieel uit te breiden. We werken hiervoor nauw samen met de betrokken stakeholders (Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Fluvius, exploitanten van de bestaande laadpalen,...). MOW vraagt prioritair een basisnetwerk uit te rollen in en rond de stad en zal hiervoor een laadpaalexploitant aanduiden voor onze vervoersregio. Een goede spreiding over het grondgebied is hier cruciaal. Daarnaast zal op termijn meer gegroepeerd geladen moeten worden. Op technisch vlak zijn de

(ondergrondse) parkings hiervoor ideaal.

Momenteel is er al een basisaanbod voorzien op de aangehaalde parkings:

- Randparkings Waggelwater en Coiseaukaai:
op deze parkings staan reeds AC- (Allego) en DC-laadpalen (TotalEnergies). Het gebruik van de AC laadpalen is op beide parkings sterk gestegen in 2021. Toch is de bezettingsgraad zeker nog niet problematisch. Er werd in het derde kwartaal van 2021 minder geladen dan aan andere bovengrondse laadpalen (840 KWH aan Coiseaukaai en gemiddeld 608 KWH aan de twee laadpalen aan Waggelwater, tegenover een gemiddelde van 1150 KWH in Brugge). We houden samen met Allego het gebruik proactief in het oog. Ook het gebruik van de snelladers is op beide parkings sterk gestegen. In december 2021 werd er op beide parkings samen 104 keer geladen, tegenover 35 keer in juni 2021.
Er staat begin 2022 een overleg gepland met de uitbater (TotalEnergies) om te bespreken of een uitbreiding al aan de orde is, maar vermoedelijk is het hiervoor te vroeg.
- Ondergrondse parkings + Station:
Interparking heeft erg ambitieuze plannen op vlak van laadinfrastructuur. De komende 3 jaar worden honderden laadpunten geïnstalleerd in de (ondergrondse) Brugse parkings, bijna de helft van deze punten komen in Parking 't Zand.
- Alle semi-publieke parkeerterreinen (ziekenhuizen, winkelcentra,..) met minstens 20 parkeerplaatsen moeten vanaf 2025 minsten twee laadpunten voorzien voor elektrische wagens. Daarnaast moet bij nieuwbouw of renovatie de bekabeling voorzien worden op 25% van de plaatsen. Uit navraag blijkt dat het AZ op dit moment nog niet beschikt over laadinfrastructuur in hun parkeergebouw. Er komen wel slechts heel sporadisch vragen van bezoekers over laadmogelijkheden in de parkeertoren. Deze mensen worden momenteel doorverwezen naar de bestaande laadpalen op parking Waggelwater. Volgens de technische dienst van het ziekenhuis zou het op middellange termijn wel de bedoeling zijn heel wat laadpalen te plaatsen, minimaal conform de verplichtingen van 2025. Men wil de installatie combineren met geplande renovaties/werken aan het parkeerterrein. Een precieze datum en aantal laadpalen kan men op dit moment nog niet geven.

Vraag 3:

Tot op vandaag kreeg het ziekenhuis geen vraag naar laadpalen vanwege het personeel. Er zijn nog niet veel medewerkers die elektrisch rijden met uitzondering van de artsen. Twee jaar geleden kreeg de directie van één arts de vraag naar laadpalen. Op dat ogenblik werd het niet opportuun bevonden om daarop in te gaan. Het leek niet correct dit te voorzien voor artsen als dit niet in een algemeen plan komt voor iedereen. Sindsdien kwamen er geen nieuwe vragen.

Vraag 1718: Raadslid Janos Braem (3 januari 2021)

Parkeren in Brugge

In Brugge zijn er verschillende parkeerplaatsen voor elektrisch laden. Daarop staat soms het extra bord 'betalend' vermeld. Blijkbaar betekent dit dat inwoners van de binnenstad met bewonerskaart toch moeten betalen. Nochtans staat in het gemeentelijk retributiereglement nergens een vermelding van het feit dat er (afgezien van de poortstraten) uitzonderingen bestaan voor het gratis parkeren door bewoners van de binnenstad.

Vandaar dus mijn vraag:

- Welk reglement (graag artikel, bronvermelding en link) geeft aan dat inwoners van de binnenstad met parkeerkaart toch parkeergeld moeten betalen op parkeerplaatsen waar het extra bord 'betalend' is aangebracht?
- Hoe worden houders van een parkeerkaart hiervan op de hoogte gebracht?
- Wie bepaalt of een extra bord 'betalend' wordt aangebracht en in welke gevallen wordt dit dan toegepast?

Antwoord 1718:

Parkeren in Brugge

In de binnenstad geldt er betalend parkeren elke dag (ook zon- en feestdagen) van 9u tot 20u. Bewoners kunnen hiervan vrijgesteld worden door middel van een geldige bewonersvergunning. Deze vergunning is op de meeste parkeerplaatsen in de binnenstad geldig, maar er zijn hier ook een aantal uitzonderingen op. De eerste uitzondering haalt u zelf reeds aan in uw vraag, de hoofdwinkel- en poortstraten. Daarnaast zijn ze ook niet vrijgesteld op alle locaties waar een andere parkeerreglementering geldt of op de voorbehouden parkeerplaatsen. Zo mogen bewoners ook niet onbeperkt parkeren op de exclusieve parkeerplaatsen voor kortparkeren (max. 30 minuten). Ook op de parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor elektrische voertuigen om op te laden zijn zij niet vrijgesteld.

Dit is inderdaad niet expliciet opgenomen in het retributiereglement, maar vloeit rechtstreeks voort uit de toepassing van de federale wegcode. In de binnenstad is de betalende zone namelijk zonaal aangeduid. Dit houdt in dat aan elke in- en uitrit van deze zone zonale borden moeten voorzien worden. Conform de bepalingen van wegcode geldt deze zone zolang men geen eindbord voorbij rijdt. Binnen een zone kunnen er wel (parkeer)plaatsen zijn waar een andere reglementering geldt. Waar die andere reglementering ophoudt, is de zone opnieuw van tel. Dit is basiswegcode die door iedereen met een rijbewijs dient gekend te zijn.

Met andere woorden: als je de binnenstad binnenrijdt, dan kom je een betalende parkeerzone binnen. Zolang je de binnenstad niet buitenrijdt, kom je geen eindbord tegen en moet je dus betalen. Enkel op locaties waar een andere parkeersituatie van kracht is, moet je je aanpassen aan deze specifieke situatie. Zo geldt op voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap of zones met parkeerverbod geen betalend parkeren. Op bepaalde locaties wensen we de rotatie van het parkeren te verhogen en zijn de bewonersvergunningen ook niet geldig: poort- en hoofdwinkelstraten, kortparkeerplaatsen én locaties voor elektrisch laden. Dit wordt aangeduid door een E9-bord met daaronder betalend. Conform de wegcode geldt de betalende zone (en bijhorende bewonersvergunning niet).

We verwijzen hiervoor naar onderstaande artikels uit de wegcode:

- 1 DECEMBER 1975. - Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, [BS 09.12.1975], Titel III: Verkeerstekens, Hoofdstuk II: Verkeersborden, Artikel 65. Algemene bepalingen, 65.5. Signalisatie met zonale geldigheid, 6. *De reglementering geldt in gans de aldus afgebakende zone, behoudens, voor wat het parkeren betreft, op plaatsen waar door middel van verkeerstekens een andere parkeerregeling is voorzien.*

- 1 DECEMBER 1975. - Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, [BS 09.12.1975], Titel III: Verkeerstekens, Hoofdstuk II: Verkeersborden, Artikel 70. Verkeersborden betreffende het stilstaan en het parkeren, 70.2.2. Geldigheid van de verkeersborden E1, E3, E5, E7 en E9a tot E9g., 1° *De verkeersborden E1, E3, E5, E7 en E9a tot E9g gelden langs de kant van de openbare weg waar zij geplaatst zijn en vanaf het verkeersbord tot het volgende kruispunt. Wanneer het verbod of de toelating ophoudt vóór het volgend kruispunt, wordt de plaats waar de reglementering eindigt, aangewezen door een verkeersbord gelijkaardig aan het verkeersbord dat het begin aanwijst, aangevuld met bovenaangeduid bord. Het einde van de reglementering wordt evenwel niet aangeduid: in het geval voorzien onder c) hierna; wanneer het samenvalt met het begin van een andere reglementering van het stilstaan of het parkeren.*
c) *reglementering over een korte afstand*



Dezelfde situatie wordt bovendien ook toegepast in de blauwe zones waar ook elektrische laadpalen voorzien zijn. Afhankelijk van de bepalingen van de specifieke blauwe zone, mag iedereen hier maximaal twee of vier uur parkeren mits geldig gebruik van een Europese parkeerschijf.

Aangezien dit een basistoepassing is van de wegcode werd er geen specifieke communicatie voorzien naar de bewoners. In de volgende editie van het stadsmagazine is er wel een artikel voorzien dat extra duidelijkheid geeft over het (fout)parkeren op deze specifieke parkeerplaatsen én de eventuele bestraffingen (retributie, PV) die mogelijk zijn.

Zoals we hierboven reeds aangegeven hebben, willen we op deze parkeerplaatsen een hogere rotatie bewerkstelligen zodat de bestuurders die moeten opladen daadwerkelijk een kans krijgen om op deze parkeerplaatsen te parkeren. De wegcode voorziet namelijk enkel in het voorbehouden van de parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen en niet in een verplichting om op te laden. Indien we zouden toelaten dat de bewonersvergunning hier geldt, zou dit betekenen dat houders van een dergelijke vergunning oneindig kunnen parkeren op deze plaats en er voor andere bestuurders minder vrije plaatsen zouden zijn om effectief op te laden.

De onderborden 'betalend' worden voorzien op de parkeerplaatsen in de hoofdwinkel- en poortstraten én op de parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor het opladen van een elektrisch voertuig.

Vraag 1719: Raadslid Yves Buysse (7 januari 2021)

Verkoop vuilniszakken

Zoals wellicht heel wat collega-raadsleden werd ik de voorbije weken door verschillende Bruggelingen aangesproken over het tekort aan vuilniszakken sinds december vorig jaar. Het gaat zowel over de zakken voor restafval als over de nieuwe GFT-afvalzakken.

In de grootwarenhuizen was de stock al een tijdje uitgeput en kon/kan men niet zeggen wanneer de vuilniszakken opnieuw beschikbaar zijn en in de gemeentehuizen was het eveneens een probleem omdat daar niet alle formaten beschikbaar waren. Daar komt dan nog bij dat heel wat Bruggelingen zich reppen naar hun gemeente-afdeling om er te moeten vaststellen dat er eerst nog eens (digitale) afspraak moest gemaakt worden.

Mijn vragen:

- Hoe verklaart men dit tekort?
- Binnen welke periode zal het aanbod opnieuw genormaliseerd zijn?
- Op welke manier werd/wordt hierover naar de Bruggelingen en naar de externe verkooppunten gecommuniceerd?
- Vindt men het nog steeds nuttig om een aankoop van huisvuilzakken afhankelijk te maken van een voorafgaande afspraak?

Antwoord 1719:

Verkoop vuilniszakken

Vindt men het nog steeds nuttig om een aankoop van huisvuilzakken afhankelijk te maken van een voorafgaande afspraak?

Als veiligheidsmaatregel in het licht van corona wordt het werken op afspraak in alle afdelingen van het Huis van de Bruggeling maximaal gestimuleerd. Het is echter niet zo dat bezoekers zonder afspraak niet geholpen worden. Ook wie zich zonder afspraak aanmeldt, wordt op het moment zelf verder geholpen. Het is echter de bedoeling om een grote gelijktijdige toestroom van bezoekers te vermijden op locaties die hier niet voor uitgerust zijn.

Het antwoord op de andere vragen wordt later bezorgd.

Vraag 1720: Raadslid Andries Neiryck (17 januari 2021)

Ontbossingen

Uit het antwoorden op schriftelijke vragen van Vlaams parlementslid Mieke Schauvliege aan minister Zuhail Demir blijkt dat voor de stad Brugge, in de periode 2014-2020, 59 omgevingsvergunningen voor ontbossingen werden afgeleverd voor een totale oppervlakte van 9,23 hectare.

- SCHRIJFTELIJKE VRAAG nr. 175 van MIEKE SCHAUVLIEGE, datum: 3 november 2020, aan ZUHAL DEMIR, VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME: Ontbossing - Uitvoering op gemeentelijk niveau (<https://www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/schriftelijke-vragen/1441607>)
- SCHRIJFTELIJKE VRAAG nr. 772 van MIEKE SCHAUVLIEGE, datum: 22 maart 2021, aan ZUHAL DEMIR, VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME: Ontbossing - Uitvoering op gemeentelijk niveau (2): <https://www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/schriftelijke-vragen/1495171>

Ik had graag meer inzicht gekregen in de concrete ontbossingsdossiers die in de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden op het grondgebied van onze gemeente.

Mijn vragen:

1. In hoeveel van de omgevingsvergunningen voor ontbossingen die in de periode 2014 – 2020 werden afgeleverd voor het grondgebied van de gemeente was de gemeente de vergunningverlenende overheid? Hoe vaak was dit de provincie? Hoe vaak de Vlaamse overheid? Graag in aantal en in hectare.
2. Voor de ontbossingsvergunningsdossiers waarvan u informatie hebt, kan u een overzicht geven per planologisch bestemming hoeveel hectare er werd ontbost (bv. in woongebied, industriegebied, agrarisch gebied, recreatiegebied)?
3. Kan u een kopie of afschrift van alle afgeleverde omgevingsvergunningen voor ontbossing bezorgen voor de periode 2014 - 2020?
4. Kan u een overzicht bezorgen van de bebossingsprojecten die gerealiseerd werden in de gemeente in de periode 2014 – 2020. Graag de locatie en het aantal aangeplante hectare. Graag ook aangeven of dit bosuitbreiding, dan wel boscompensatie betref.
5. Staan er nog bebossingsprojecten gepland voor het plantseizoen 2021 of 2022? Graag ook aangeven of dit bosuitbreiding, dan wel boscompensatie betreft.

Antwoord 1720:

1. In hoeveel van de omgevingsvergunningen voor ontbossingen die in de periode 2014 – 2020 werden afgeleverd voor het grondgebied van de gemeente was de gemeente de vergunningverlenende overheid? Hoe vaak was dit de provincie? Hoe vaak de Vlaamse overheid? Graag in aantal en in hectare.

2. Voor de ontbossingsvergunningsdossiers waarvan u informatie hebt, kan u een overzicht geven per planologisch bestemming hoeveel hectare er werd ontbost (bv. in woongebied, industriegebied, agrarisch gebied, recreatiegebied)?

3. Kan u een kopie of afschrift van alle afgeleverde omgevingsvergunningen voor ontbossing bezorgen voor de periode 2014 - 2020?

Als een eigendom volgens het Bosdecreet valt onder de definitie van een 'bos', is men verplicht om voor het kappen, rooien en snoeien van bomen een machtiging te verkrijgen bij de bevoegde overheid, het Agentschap Natuur en Bos. In Brugge is er nog een bijkomende vergunningsplicht voor het kappen, rooien en/of grondig snoeien van bomen (al dan niet in een bos) die op meer dan 3 m van een vergund of vergund geacht gebouw staan (ter vergelijking: op Vlaams niveau is dit vergunning plichtig op meer dan 15 m van een woning, alles dichterbij 15 m is vrijgesteld van de vergunningsplicht). Een ontbossing kan opgenomen worden in een omgevingsvergunning en houdt in dat het eigendom (na het verkrijgen van de omgevingsvergunning) niet meer onder toepassing van de definitie van 'bos' in het Bosdecreet valt en er dus geen machtiging van het Agentschap Natuur en Bos meer nodig is.

Een ontbossing betekent niet dat alle bomen gekapt of gerooid worden. Een omgevingsvergunning waarin een ontbossing opgenomen is, is dus niet altijd een omgevingsvergunning voor het rooien van bomen.

In de praktijk is het beleid van Stad Brugge er steeds op gericht om het kappen, rooien of grondig snoeien van bomen te beperken tot wat strikt noodzakelijk is in functie van het bebouwen van een eigendom in realisatie van de stedenbouwkundige bestemming.

Een ontbossing wordt zo goed als nooit als een aparte omgevingsvergunning aangevraagd. Meestal wordt dit zelfs niet expliciet opgenomen in de lijst van stedenbouwkundige handelingen die aangevraagd worden. Bij het eerste nazicht van de aanvraag stelt de behandelaar soms vast dat het eigendom mogelijk onder toepassing van het bosdecreet valt en vraagt advies aan het Agentschap Natuur en Bos. Als uit het advies blijkt dat het eigendom effectief onder de definitie van 'bos' valt, wordt er gevraagd om de plannen aan te vullen met een zone die te ontbossen is en een ingevuld boscompensatieformulier toe te voegen. Dit wordt dan opnieuw overgemaakt aan het Agentschap voor Natuur en Bos die in hun advies een uitspraak doen over de ontbossing en de boscompensatie. Het Agentschap Natuur en Bos houdt als bevoegde overheid ook de concrete gegevens over ontbossing bij.

Stad Brugge kan op vandaag zodoende geen concrete gegevens over ontbossing bijhouden en dus aanleveren. De gegevens in een omgevingsvergunning kunnen pas sinds de start van de digitale bouwaanvraag in 2017 en de omgevingsvergunning in 2018 enigszins gestructureerd aangeleverd en bijgehouden worden. En zelfs op vandaag is het nog steeds geen vereiste voor de volledigheid en ontvankelijkheid van een dossier dat alle stedenbouwkundige handelingen aangevraagd worden waardoor een overzicht aanleveren vanuit de Stad eigenlijk weinig zinvol is gezien de aanwezige foutenmarge. Op die manier kan dus bij een omgevingsvergunningsaanvraag waar geen ontbossing aangevraagd werd, uit de inhoudelijke beoordeling toch blijken dat er een ontbossing nodig is en wordt deze mee opgenomen in de vergunning. Daardoor is het op vandaag niet mogelijk om een lijst van omgevingsvergunningen die een ontbossing omvatten aan te leveren en kunnen we ook op de andere vragen geen concrete antwoorden geven helaas, waarvoor begrip.

4. Kan u een overzicht bezorgen van de bebossingsprojecten die gerealiseerd werden in de gemeente in de periode 2014 – 2020. Graag de locatie en het aantal aangeplante hectare. Graag ook aangeven of dit bosuitbreiding, dan wel boscompensatie betrof.

Bosuitbreiding door stad Brugge periode 2014-2020 (het betreft geen boscompensatie):

- Geboortebos Gemene Weidebeek 2015: ca 0,5 ha
- Geboortebos Foreest 2017: 0,7 ha

Nieuwe legislatuur:

- Geboortebos Smisjesbos 2019: 0,8 ha
- Geboortebos Spijkerbosje 2020: 0,25 ha

5. Staan er nog bebossingsprojecten gepland voor het plantseizoen 2021 of 2022? Graag ook aangeven of dit bosuitbreiding, dan wel boscompensatie betreft.

Geplande bosuitbreiding (het betreft geen boscompensatie):

- Bebossing stortplaats Maleveld in samenwerking met OVAM
- Uitbreiding Veltembos gepland winter 2021/2022
- Uitbreiding domein Beisbroek fase 1 gepland winter 2021/2022: ongeveer 4,5 ha (totaal 21 ha)

Overige geplande natuurontwikkeling:

- Foreest: 2015 aankoop 5,1072 ha akker; inrichtingsplan in opmaak met streefbeeld wastine-landschap.
- Blankenbergse Dijk 155: inrichting via project Blue Deal van 6 ha
- Beheersplan opgemaakt voor Gemene Weidebeek