

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang

nr. 10 – 16 maart 2021

---

**In het Bulletin van Vragen en Antwoorden worden vragen van Raadsleden en de antwoorden daarop letterlijk en volledig opgenomen. Elke brieven-schrijver is verantwoordelijk voor zijn/haar tekst waarvan de inhoud niet bindend is voor het stadsbestuur.**

## Vraag 1425: Raadslid Dirk Barbier (30 november 2020)

### Hemelwaterplan

Een plan om water te beheersen wordt noodzakelijk bij overstromingen als bij droogte, beide problemen verbonden aan de opwarming van de aarde.

Minister Demir vraagt gemeenten na te denken, een plan voor te stellen en voorziet financiering van verkozen projecten.

In 2019 beschikten 12 gemeenten over een plan; in 2020 25, nu al 38. Er werken 77 gemeenten aan opmaak ervan. Een stijgende lijn, die toch verheugt.

Daar tegenover staan 49 gemeenten, die het nut er niet van inzien, een deel wil er niet mee starten, evenveel weigert info door te sturen.

Van de vele voorstellen, werden 45 proces-projecten weerhouden, die investeringshulp krijgen voor hun voorgestelde groene beveiliging.

West-Vlaanderen scoort minder goed, en Brugse plannen over hemelwater zien wij niet weerhouden. Brugge scoort heel goed in rioleringsgraad en zuiveringsgraad van afvalwater, en verkreeg erdoor onlangs een bijkomende investering van 8,8 mln van minister Zuhair Demir voor 6 rioleringsprojecten.

In het beheersen van water kunnen ook private voorstellen. Kan hiervoor financiële steun, of dient Stad deze voorstellen te bundelen. Op de twee voorgestelde punten enkele private voorstellen, die besparen op leidingwater:

1-*Geen leidingwater maar regenwater gebruiken voor het minder essentiële taken als poetsen, toilet, tuin, auto.*

-In grotere bouwwerken worden collectieve regenputten aangelegd, ook privaat werd een *regenput* verplicht.

-Rioleringsopsplitsen in regenwater en afvalwater is zinvol als afvoer van regenwater en afvalwater ook gesplitst gebeurt. Dit betekent kosten voor *leidingen* bij je nieuwbouw of nog groter bij een bestaande woning.

-Geen riolerings, dan krijgt zuivering van afvalwater een IBA-toelage.

Is er toch riolerings, kan je door installatie van een IBA gezuiverd *afvalwater* gebruiken.

-*Groendaken* zijn duur, werken zuiverend, en beperken verlies door spreiden van het debiet in riolen.

2-*Het gezuiverd grondwater wordt schaars; enkele private voorstellen*

-De hoeveelheid grondwater vergroot door *verharding* te verminderen. Privaat leg je gras-dallen of waterdoorlatende elementen op je parkeerruimte of oprit.

-Een *wadi* installeren betekent spreiding van waterafgifte en winst aan oppervlaktewater.

Mijn vragen kunt u opmaken uit de tekst en zijn gebaseerd op de twee voorgestelde punten, die een aanzet zijn van enkele private voorstellen, burgers milieubewust maken, en burgerzin aanscherpen.

Ziet het lokaal beleid hiervoor tussenkomst mogelijk of moet dit via het indienen van een plan of project?

## **Antwoord 1425:**

### **Hemelwaterplan**

De aangegeven suggesties om anders/beter om te gaan met hemelwater zijn niet nieuw te noemen. Er wordt hier immers al langere tijd actief op ingezet vanuit het Brugs beleid. Zowel op lange termijn en visievorming wordt hier de nodige aandacht aan besteed. Hierbij kan verwezen worden naar de input in het klimaatadaptatieplan en het Kerkebeek riviercontract (<https://kerkebeek.riviercontract.be/>) voor visie en actieplannen. Het hoeft evenwel niet louter op visieniveau te blijven, beseffen we ten volle. Daarom wordt ook een ondersteunings- en stimuleringsbeleid gevoerd hieromtrent. Zo wordt vanuit de dienst Wonen volgende voorzien via de zogenaamde "opknappremie":

- Premie voor het plaatsen, aansluiten en/of herstellen van een regenwaterput.
- Premie voor het afkoppelen van de regenwaterafvoer van de riolering.
- Premie voor het realiseren van groendaken.
- Premie voor het aanleggen, of plaatsen en aansluiten van andere infiltratie- of buffervoorzieningen dan groendaken. Waterdoorlatende verhardingen horen hier ook bij.

## **Vraag 1426: Raadslid Geert Van Tieghem (5 januari 2021)**

### **Opvangen grondwater bij bouwwerken**

Vorige zomer had zowat iedereen te kampen met waterschaarste. Om water zo veel als mogelijk te besparen werden verschillende tips gegeven en suggesties voor herwinning naar voor geschoven. Zo werd onder meer de bemerking gemaakt waarom de bouwfirma's het opgepompte grondwater niet zouden opvangen voor nuttig gebruik. Ook het Brugse stadsbestuur steunde deze suggestie. Maar wat stellen we nu vast? In de Ezelstraat wordt al maandenlang vele liters water opgepompt uit de bouwput van de Residentie Weylerkazerne om deze zomaar te laten wegvloeien in twee riolen. Ook op de bouwwerken aan de Maalderijsite wordt het water gewoon geloosd in een weide .... Het watertekort is in ons land een onderschat probleem. Vandaar hebben we in die context dan ook volgende vragen :

- Wat is nu uiteindelijk de visie van het stadsbestuur m.b.t. deze problematiek? Lozen in riolen, in weiden of (verplicht) opvangen en verdelen ? We denken dat het opgevangen water voor diverse maatschappelijke doeleinden kan gebezigd worden. (regenwater, sproeiwater, brandweer, groendienst, ... ) Graag verwijzen we in deze naar de Blue Deal van Vlaanderen (beleid Zuhair Demir) , waarbij optimaal ingezet wordt op **circulair watergebruik**.
- Is het niet aangewezen om in deze bouwprojecten de 'waterlozing' bij te sturen in het teken van het openbaar belang ? Zal de stad in deze optreden ?
- Wat specifiek de Maalderijsite betreft, wensen we op te merken dat hoger gelegen stukken net met waterschaarste kampen, waardoor de bomen dreigen af te sterven. We merken dus een (negatief) onevenwicht in de waterhuishouding van dit gebied. Welke acties zal de stad in deze ondernemen ?

- Assebroek is een waterrijk gebied met heel veel potentieel voor de Brugse waterhuishouding. Welke concrete stappen zal de stad ondernemen om ons hemelwater, grondwater terug meer op Assebroek te houden, in plaats van het zo snel mogelijk via allerlei beken, kanalen en ondergrondse riolen en pijpleidingen naar de zee af te voeren ?

## **Antwoord 1426:**

### **Opvangen grondwater bij bouwwerken**

Met betrekking tot het eerste deel van uw vraag verwijzen wij naar de collegenota 2020\_CBS\_02715 waarbij het college vorig jaar een duidelijke visie vastgelegd heeft over omgaan met bemalingswater. Hiermee profileert de stad zich net als een voorloper in dit thema, terwijl in heel veel andere steden en gemeenten bemalingswater, zeker als het over klasse 3 meldingen gaat, doorgaans zonder belemmeringen in de riool geloosd mag worden en er geen verplichte opvang aangeboden dient te worden.

De afgelopen 4 jaren werden gekenmerkt door een verhoogde droogte, wat in lijn ligt met de voorspellingen op het vlak van verdroging door de klimaatverandering. Dit heeft o.a. als gevolg dat de grondwaterstand verlaagd raakt en niet tijdig aangevuld wordt door een neerslagtekort. Bij bepaalde bouwwerken wordt het grondwater opgepompt voor het plaatsen van sommige constructies. Voor het plaatsen van een kelder, een regenwaterput, funderingen, ondergrondse parkeergarages of in het kader van wegenwerken, zijn aannemers op bepaalde plaatsen bijvoorbeeld genoodzaakt om het grondwater op te pompen. Dit om de bouwput vrij te houden van waterinstroom en om de bouwput stabiel te houden.

In het kader van Vlarem II en het omgevingsvergunningsdecreet en -uitvoeringsbesluit moet een melding klasse 3 gebeuren van deze bemaling (waarvan het college van burgemeester en schepenen akte neemt) of moet een omgevingsvergunning 2 of 1 aangevraagd worden (dit is afhankelijk van de hoeveelheid grondwater die wordt opgepompt in een kalenderjaar). In beide gevallen kunnen voorwaarden opgelegd worden. Momenteel worden er al voorwaarden opgelegd bij de aktenname of het verlenen van een omgevingsvergunning. Op die manier bouwt de stad extra randvoorwaarden in om de omgeving zo goed mogelijk te beschermen (woningen, bomen, ...) en er voor te zorgen dat er maximaal gestreefd wordt naar nuttig gebruik van bemalingswater en bescherming van de omgeving.

Bij lozing in oppervlaktewater of in de regenwaterafvoer (RWA) en bij infiltratie wordt door de stad opgelegd dat vooraf aan de bemaling een staalname gebeurt door de exploitant en dat het water geanalyseerd wordt om na te gaan of de waterkwaliteit voldoende is voor het terugvoeren naar de bodem of het oppervlaktewater. De meetresultaten worden getoetst aan de milieukwaliteitsnormen opgenomen in Vlarem II.

Vlarem II stelt:

*Het grondwater dat onttrokken wordt, moet, in zoverre dit met toepassing van beste beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond worden ingebracht. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van infiltratieputten, infiltratiebekkens of infiltratiegrachten. Indien dit technisch onmogelijk is, mag het water geloosd worden in het openbare of private hydrografische net. De infiltratie of de lozing van het opgepompte grondwater mag geen wateroverlast voor derden veroorzaken.*

In veel gevallen gaan de exploitanten in geval van de bemaling er van uit dat herinfiltratie in de bodem geen goede optie is (technische moeilijk, duur,...) en kiezen ze voor lozing in de riolering. Het opgepompte water wordt dan eenvoudig via een slang in de riolering gepompt en op die manier gaat dit bemalingswater verloren.

Gezien de combinatie van de droogte en het onttrekken van het grondwater gevolgen heeft naar de omgeving toe, dient maximaal geopteerd om te kiezen voor herinfiltratie van het grondwater. In de huidige omstandigheden, door de aanhoudende droogte, is het niet te verantwoorden dat opgepompt water zomaar in de riolering wordt geloosd (waardoor de waterzuiveringsinstallatie van Aquafin zelfs minder goed kan werken door verdunningseffecten), terwijl dit water technisch gezien in de meeste gevallen door herinfiltratie in de bodem kan teruggebracht worden. Met andere woorden, ter bescherming van de omgeving en om waterverspilling te voorkomen, wordt de optie om te infiltreren in de grond maximaal opgelegd, dit was ook het geval bij het meldingsdossier van

de Maalderijsite. De stad neemt hier dus net haar verantwoordelijkheid op door de exploitant niet zomaar te laten kiezen voor de makkelijkste oplossing van lozing op de riool, wat in Vlaanderen helaas vaak de standaardoplossing is.

Er werd in dit college van burgemeester en schepenen vastgelegd dat bij het toekennen van een omgevingsvergunning en akteren van meldingen voor bemalingen er door de behandelende stadsdienst over gewaakt wordt dat er steeds en binnen het kader van Vlarem II een gegronde motivatie nodig is om af te wijken van het principiële uitgangspunt, namelijk dat bemalingswater in de bodem dient geïnfilteerd te worden. Wat ook in het dossier van de Maalderij het geval was. Het lozen van het bemalingswater in oppervlaktewater of in de riolering als uitzondering hierop kan enkel mits gegronde motivatie.

Dit kadert ook in de filosofie volgens de Ladder Van Lansinck:

1. Infiltratie
2. Bufferen en vertraagd afvoeren
3. Lozen op regenwaterafvoer
4. Lozen op gemengde riolering

Indien het niet mogelijk is om een retourbemaling door middel van infiltratieputten, infiltratiebekkens of infiltratiegrachten uit te voeren, en men genoodzaakt is om het water te lozen in oppervlaktewater of in de riolering, besliste het college dat vanaf deze zomer het bemalingswater door een opvangbak dient te stromen waaruit kan afgetapt worden voor hergebruik. Dit bemalingswater kan dan benut worden door bijv. landbouwers, de groendienst, de brandweer of buurtbewoners voor individueel gebruik. Hiermee geeft de stad al invulling aan de maatschappelijke doelstellingen waar u naar verwijst. Meer nog, op het CBS van 11 januari 2021 werd ook goedkeuring gegeven aan samenwerking aan het initiatief 'werfwater', waardoor deze organisatie op een interactieve kaart de verschillende werven waar bemalingswater beschikbaar is breed bekendmaakt en ook actief op zoek gaat naar afnemers voor dit bemalingswater.

Met betrekking tot boomsterfte in de omgeving van de site Maalderij wordt gesteld dat het eerder onwaarschijnlijk is dat een dergelijke bemaling – zeker in dit seizoen met hogere algemene grondwaterstanden en bomen die ook hydraulisch in winterrust zijn – aanleiding tot boomsterfte geeft op honderden meters van de bemaling zelf. Het is veel aannemelijker dat sommige bomen erg te lijden hebben gehad door de aanhoudende droogte de afgelopen jaren en zomers. Hoe dan ook nemen we deze bezorgdheid ernstig en hebben we aangedrongen bij de aannemer om dit verder te onderzoeken en op te volgen.

Graag geven we nog mee dat in het kader van het burgemeestersconvenant er een klimaatadaptatieplan voor de stad opgesteld wordt. Vorig jaar werd het klimaatadaptatieplan voor de binnenstad voorgesteld en dit jaar volgt het klimaatadaptatieplan voor de rest van ons grondgebied, dus ook Assebroek. Hiermee laat de stad zich niet alleen door de absolute expert in Vlaanderen (prof. Willems van de KULeuven/Sumaqua) informeren naar de huidige situatie op het vlak van klimaatbestendig waterbeheer, ook krijgen we een idee van hoe dit zal veranderen door de klimaatverandering en welke acties zich opdringen de komende decennia om onze stad en burgers onverminderd te beschermen.

## **Vraag 1427: Raadslid Olivier Strubbe (5 januari 2021)**

### **Fietspad en beplanting Pathoekeweg**

Fietspad en beplanting Pathoekeweg is toe aan wat aandacht!

Het fietspad en vooral de beplanting langs het fietspad van de Pathoekeweg is toe aan een grondige opknapbeurt.

De takken van de bomen groeien op sommige plaatsen over het fietspad en dit zorgt voor heel wat ergernis bij de fietsers en bromfietsers.

Er is tussen de beplanting heel wat klimop aanwezig, dit zorgt voor een groene uitstraling maar eveneens maakt dit heel wat bomen kapot. Sommige bomen zitten volledig onder de klimop.

Het bosje tussen de Pathoekeweg en gracht was beplant voor taliehout (grotendeels) dwz om de zoveel jaar afzagen, maar dat afzagen is blijkbaar al enkele jaren niet meer gebeurd. Hopelijk vallen de takken die over het fietspad hangen niet op een passant.

Wanneer was de laatste onderhoudsbeurt van deze groene zone?

Zijn er plannen om deze groene zone, grondig aan te pakken en de nodige werken uit te voeren? Wanneer?

Graag ook even de zijkanten van het fietspad eens bekijken, de begroeiing zorgt voor versmalling van de het fietspad.

Alvast bedankt voor uw medewerking.

## **Antwoord 1427:**

### **Fietspad en beplanting Pathoekeweg**

De groenzone tussen de Pathoekeweg en het fietspad is een zeer waardevolle biotoop voor veel dieren en vormt een corridor tussen het Duivekeetbos en de polders. Daarnaast is de gevarieerde beplanting een visuele en geluidsbuffer tussen de rijweg en het fietspad en naar de achterliggende bedrijven. Hakhoutbeheer over de volledige breedte wordt vanuit de stad niet meer gedaan omwille van bovenvermelde redenen. Voor dergelijk hakhoutbeheer op grote schaal is tegenwoordig ook geen maatschappelijk draagvlak meer, we verwijzen hiervoor naar de vele commotie naar aanleiding van het grootschaligere hakhoutbeheer van de Vlaamse Overheid (o.a. de Vlaamse Waterweg en Agentschap Wegen en Verkeer) op andere locaties in (West-)Vlaanderen. Het huidige beheer van deze groenzone omvat een veel minder ingrijpende onderhoudssnoei van de bomen en het snoeien van hinderende en potentieel gevaarlijke bomen en struiken in het kader van veilig (fiets)verkeer, de zichtbaarheid voor het verkeer van en naar de bedrijven en het beheer van de waterloop.

Klimop in bomen is niet hinderlijk voor een boom zolang hij geen licht afneemt van de boom of voor een overbelasting zorgt. Omwille van deze redenen wordt klimop in bomen gedoogd en wordt ze pas verwijderd of onderaan de stam doorgesneden als ze voor lichtconcurrentie of potentieel gevaar zorgt. Daarnaast zorgt de klimop voor een groen accent in de winter en biedt het een waardevolle biotoop voor vogels, en een uitermate belangrijke voedingsbron (stuifmeel en nectar) voor bijen en andere insecten, op een moment in het najaar waar er weinig ander voedselaanbod is voor deze dieren.

De overhangende takken kant van de Pathoekeweg werden in september en oktober aangepakt door een tractor met haagschaar. De laaghangende en hinderlijke takken kant fietspad worden regelmatig verwijderd. Dit gebeurde ook in 2020.

Wat er nu omgevallen is, komt door de storm en de laatste hevige wind. De verwijdering wordt ingepland voor spoedige uitvoering.

De zijkanten van het fietspad worden 2 maal per jaar gemaaid en rond de obstakels gebosmaaid. Daarna komt er een borstelmachine langs om alles nog eens netjes op te borstelen. Door het lang aanhoudende warme weer zijn het gras en onkruid blijven doorgroeien na de laatste onderhoudsbeurt in oktober 2020. De zijkanten werden intussen in januari 2021 nog eens, waar nodig, bij gemaaid. Ook wordt er regelmatig zwerfvuil weg gehaald.

## **Vraag 1428: Raadslid Florian De Leersnyder (1 februari 2021)**

### **Julius en Maurits Sabbestraat**

Als buurtbewoner kreeg ik onderstaande enquête over de werken in de Julius & Maurits Sabbestraat/Walweinstraat.

Mijn concrete vragen:

- Waarom wordt het verkeersplateau op de kruising van met de Calvariebergstraat niet meegenomen in de heraanleg?
- Waarom worden er geen nieuwe of verbeterde snelheidsremmers ingepland in de straat om de problematiek van te snel rijden te beperken?
  - o Er werden destijds metingen gedaan op snelheid maar deze gebeurde op een irrelevante plaats in de straat. Kan er een nieuwe meting aangevraagd worden, dit maal op een plaats te bepalen in overleg met het buurtcomité?
- Wat is het concrete plan met de buslijnen in de straat?

Bijlage: brief en enquête van buurtcomité Julius en Maurits Sabbestraat

Beste burgemeester, beste schepen,  
Er wordt werk gemaakt van het kruispunt aan de Komvest-Calvariebergstraat.

De Komvest wordt in de bekendmaking van de plannen een "woonstraat" genoemd, waar er fietsstroken zullen komen, heraanleg van het wandelpad en de gevaarlijke kruising met de ring: fijn!

De vrachtwagens van Genencor krijgen een nieuwe uitgang, waardoor ze niet door de Komvest moeten om het wonen van de mensen in de straat aangenamer te maken en het verkeer veiliger te maken: fijn!

De heraanleg houdt er rekening mee dat mensen trager moeten gaan rijden: fijn!

Wij, als bewoners van de Julius en Maurits Sabbestraat, kregen onlangs te horen dat we een nieuwe asfaltlaag gingen krijgen: iets waar we nu niet bepaald vrolijker van worden. 'De bewoners waren hier al lang vragende partij', stond er in de brief. Ja, omdat onze huizen daveren bij elk voertuig dat passeert, omdat er scheuren in onze muren zijn, omdat de glazen rinkelende in de kast, doordat de straat al zoveel keren opgelapt werd. Maar wij zouden liever een structurele, groene oplossing zien die de straat opwaardeert en minder het allure geeft van een snelweg. Ook zagen we graag minder (groot) verkeer, minder snelheid en een veiligere fietssituatie. Door het 'tunneleffect', de huizen staan dicht tegenover elkaar, is er ook veel lawaai. Er wordt – zo zien we op ons Telraam- ook veel te hard gereden

De nieuwe asfaltlaag is er ondertussen, er waren in de loop van de eerste 4 weken al 2 verzakkingen, die hersteld werden. Resultaat: opnieuw trillende huizen bij elk (groot) voertuig dat passeert, 2 opgelapte rechthoeken in het zwarte asfalt.

Jarenlang uitten verschillende mensen al hun frustratie over het druk verkeer in de Sabbestraat. Vorig jaar zijn we een buurtgroep gestart: 'de oksel van Brugge', we schreven al een brief naar de burgemeester eerder dit jaar met onze bezorgdheden.

Nu de Sint-Jorisstraat afgesloten is, werd het alleen maar erger. Bussen denderen elke dag door onze straat. Vroeger reed hier alleen **buslijn 14**, nu rijden er in de week nog 4 extra buslijnen bij: **7, 9, 17 en 25**. Op zaterdag en koopweekends komen er nog eens 2 buslijnen bij: nl. **5 en 15**. **Dit betekent dat we van 1 naar 7 buslijnen zijn geëvolueerd. De gratis pendelbus van de stad rijdt ook nog door de Sabbestraat.**

Volgens het telraam ([www.telraam.net](http://www.telraam.net)), dat we een jaar geleden kochten met het buurtcomité, rijden hier de laatste tijd tussen de **300 à 400 grote voertuigen, 1200 à 1500 auto's en 500 à 600 fietsers**.

We lezen op de site van Brugge en De Lijn dat dit een voorlopige omleiding is, maar het baart ons grote zorgen naar de leefbaarheid van onze straat en hoe het er met het nieuwe busplan zal uitzien. Er is sprake van grote uitvalsassen in en uit de binnenstad. Wij hopen dat wij hier niet de dupe van worden en dat alle verkeer via hier moet verlopen. Wij hopen dat er in de plannen voor de toekomst rekening wordt gehouden met onze bezorgdheden.

Wij slaken een noodkreet! Wij zijn ook een "woonstraat", een straat in de binnenstad, hou het leefbaar!

## **Antwoord 1428:**

### **Julius en Maurits Sabbestraat**

De staat van het wegdek in de Julius en Maurits Sabbestraat was aan een dringende vervanging toe. Dit werd door de dienst openbaar domein hersteld via een specifiek onderhoudscontract asfalt. Het kruispunt met de Calvariebergstraat werd in mozaïekkeien aangelegd waardoor deze niet onder het onderhoudscontract asfalt viel. De dienst openbaar domein liet weten dat zij in functie van het WK wielrennen dit nog zullen bekijken om te herbestraten via een ander specifiek contract.

Momenteel staat de Julius en Maurits Sabbestraat op het investeringsprogramma om volledig opnieuw aan te leggen. Dit betekent dat er een ontwerp zal gemaakt worden waarbij rekening wordt gehouden met de huidige behoeften van de bewoners en andere betrokken partijen. Inzake de snelheidsmeting kan u, indien u dit wenst, een specifieke locatie doorgeven waar de anonieme snelheidsmeting dient plaats te vinden. We geven wel mee dat er een openbare paal dient aanwezig te zijn waaraan de meetapparatuur bevestigd dient te worden. Indien er geen paal op de aangegeven locatie aanwezig is, wordt de dichtstbijzijnde locatie gekozen.

In het vernieuwde bussenplan, dat in functie van het decreet basisbereikbaarheid werd opgemaakt, zal voor de Julius en Maurits Sabbestraat een centrumlijn vervat worden waar op heden de centrumshuttle rijdt. In het voorstel van het OV-net wordt uitgegaan van een frequentie van 10 minuten. Op zaterdag is dit om de 12 minuten omwille van de niet bediening van de Geldmuntstraat – Noordzandstraat en op zondag is dit met een 15 minuten frequentie.

## **Vraag 1429: Raadslid Andries Neiryck (7 februari 2021)**

### **Openstellen dreef naast Kasteel Ter Lucht en 't Boompje**

Een aantal maand geleden maakte het stadsbestuur een inventaris op van de trage wegen in het Brugse.

Ik gaf toen aan om de oude kerkeweg, de verbinding tussen de vaart Brugge-Oostende, vlakbij het oude veerpont van Speyen en anderzijds de Kapel van 't Boompje, naast kasteel Ter Lucht terug open te stellen.

Deze verbinding werd vroeger gebruikt voor de druk bijgewoonde bedevaarten naar de kapel van 't Boompje, maar evengoed voor wandeltochten van onder meer scoutsgroepen.

In deze coronatijden wordt, zoals geweten, enorm veel gewandeld. Het zou een grote meerwaarde zijn als deze dreef terug opengesteld zou kunnen worden voor de vele wandelaars in het gebied tussen de spoorweg en de vaart Brugge-Oostende.

Werd er door Stad Brugge ondertussen contact opgenomen met de familie van Calloen de Basseghem voor het openstellen van deze prachtige dreef?

Alvast bedankt om dit verder te onderzoeken!

### **Antwoord 1429:**

#### **Openstellen dreef naast Kasteel Ter Lucht en 't Boompje**

Het bewandelen van een mooi bospaadje is in deze tijden zeker een troef. Bij het analyseren van de trage wegen dienen we echter een onderscheid te maken tussen twee soorten trage wegen.

Enerzijds zijn er de buurtwegen. Dit zijn de officiële trage wegen volgens de Atlas der Buurtwegen die in 1841 opgesteld werd. Deze buurtwegen hebben tot op vandaag nog een officieel juridisch karakter en dienen vrij openbaar toegankelijk te zijn waarbij hun verbindend karakter een versterking van de groencohesie bevordert. We dienen hier ook wel mee te geven dat er uiteraard sindsdien wijzigingen aan de Atlas zijn gebeurd (wegen werden verplaatst, sommige werden afgeschaft en nieuwe wegen werden gevormd).

Anderzijds hebben we de feitelijke trage wegen. Dit zijn wegen, paadjes,... die doorheen de tijd ontstaan zijn. Denk bijvoorbeeld maar aan een bepaalde looproute of paden die toevallig ooit zo historisch gegroeid zijn en dergelijke meer. Feitelijke wegen hebben geen officieel karakter en dienen niet per sé een openbaar karakter te hebben. Hier is het steeds aan de eigenaar van de grond die beslist wat hij/zij met deze specifieke feitelijke weg wenst te doen.

De gelijkenis tussen beide trage wegen is dat er op beide in de geest van de weg weinig tot geen gemotoriseerd verkeer is toegelaten. Sommige trage wegen zijn op heden echter wel uitgegroeid tot "echte" wegenissen. Het verschil zit hem in het juridisch statuut en alzo de mogelijkheden naar het afdwingen tot het al dan niet open stellen van de trage weg. Bij de inventarisatie van de trage wegen van Brugge werden verscheidene tientallen kaarten met elkaar vergeleken en stelde de VZW Trage Wegen een globale kaart op waarop alle feitelijke trage wegen en buurtwegen op vermeld waren. Als bijlage werd een afbeelding ingevoegd van kaart 111 (van de in totaal 175) waarbij het domein van de familie Calloen De Basseghem zichtbaar is.

Tussen het kasteel, de kapel en de vaart zien we een grote meerderheid van de trage wegen die in het grijs worden aangeduid. Dit betekent dat dit feitelijke trage wegen zijn waar er geen juridische kracht aan werd gegeven.

Het is bijgevolg dus aan de familie/eigenaars van het grondgebied om te beslissen of zij deze vrij toegankelijk wensen te stellen of niet. Wanneer we het grondgebied verder analyseren zien we ook een paarse lijn. Dit betekent dat dit een officiële buurtweg is zoals deze destijds in de Atlas der Buurtwegen werd opgenomen. In de realiteit is dit de weg die ten noorden van de vijver is gelegen en die naar het westen van het afrittencomplex aan de N31 naar het kasteel toeloopt. Op de afbeelding van de Atlas der Buurtwegen werd deze weg omcirkeld in het blauw. Dit betreft sentier nr. 14 in de Atlas der Buurtwegen. Deze werd op de kaart van de VZW Trage Wegen met nr. 1767 en 1764 aangeduid.

De buurtweg wordt bijgevolg volledig omringd en geïsoleerd door de feitelijke trage wegen. In eerste instantie kan er aan de familie/eigenaar van de grond gevraagd worden om dit open te

stellen maar dit hangt uiteraard ook af van de goodwill van de familie/eigenaar van de grond om dit voor het publiek open te willen stellen. Indien dit niet het geval is en de stad er bijvoorbeeld voor zou opteren om dit toch open te willen stellen kan dit in eerste instantie een lange procedureslag worden waarbij over de reden waarom er een doorgang dient te zijn verschillende opinies kunnen zijn. Daarnaast zouden de gronden ook gecompenseerd dienen te worden wat ook een enorme budgettaire impact zou hebben die momenteel niet voorzien is. We raden de fervente wandelaars dan ook aan om de verbinding tussen de spoorweg en de vaart via de Pastoriestraat en/of Bloemendalestraat te maken. Via deze met bomen omringde wegen kan de verbinding in een naturomgeving worden gemaakt. Deze wegen zijn overigens een voorbeeld van buurtwegen die uitgegroeid zijn tot "echte" wegenissen daar dit op heden de Bloemendalestraat en de Pastoriestraat zijn, met respectievelijk nr. 28 en nr. 7.

Wij houden u verder op de hoogte.



21068 bijlage.pdf