

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

24ste jaargang

nr. 33 – 24 september 2019

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 1026: Raadslid Annick Lambrecht (7/08/2019)

'Verappartementisering' ook in Brugge?

Meer dan 60 procent van de nieuwe woonprojecten in Vlaanderen zijn appartementen. Flats worden het dominante woontype, ook buiten de steden. Volgens de VCB (Vlaamse Confederatie Bouw) werden in 2018 in Vlaanderen ruim 31.000 vergunningen toegekend voor nieuwe flats, dubbel zoveel als in 2011. Als de trend aanhoudt is dat over drie jaar het dominante woontype in Vlaanderen.

Mijn vragen:

- 1) Is deze trend ook in Brugge zichtbaar?
- 2) Welke definitie van een appartement hanteert Brugge?
- 3) Zijn de cijfers beschikbaar van het aantal bouwvergunningen van de laatste 5 jaar voor huizen t.o.v. appartementen:

Indien ja

3A: hoeveel waren dat er in de binnenstad?

3B: hoeveel waren dat er in de deelgemeenten?

Antwoord 1026:

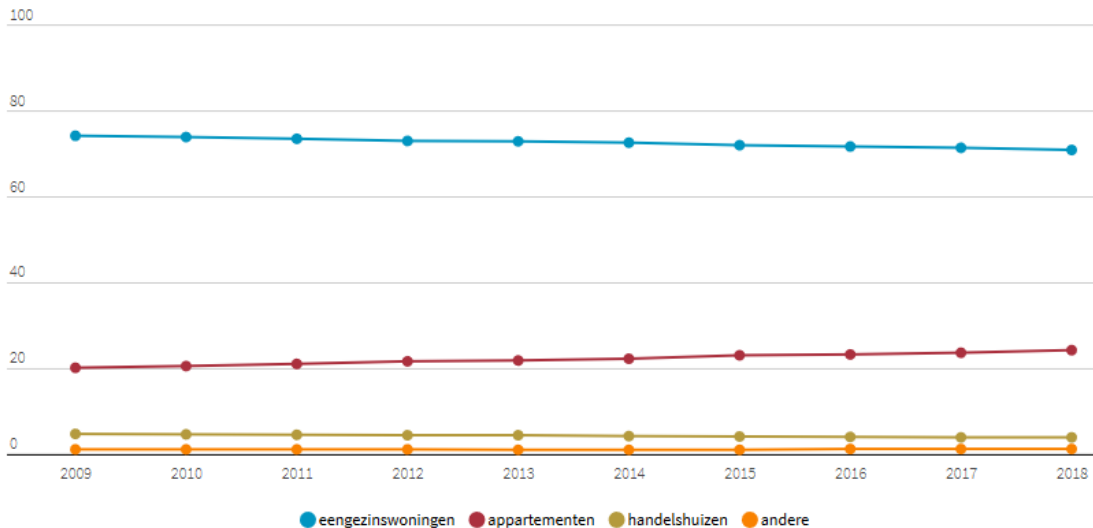
'Verappartementisering' ook in Brugge?

Meer dan 60 procent van de nieuwe woonprojecten in Vlaanderen zijn appartementen. Flats worden het dominante woontype, ook buiten de steden. Volgens de VCB (Vlaamse Confederatie Bouw) werden in 2018 in Vlaanderen ruim 31.000 vergunningen toegekend voor nieuwe flats, dubbel zoveel als in 2011. Als de trend aanhoudt is dat over drie jaar het dominante woontype in Vlaanderen.

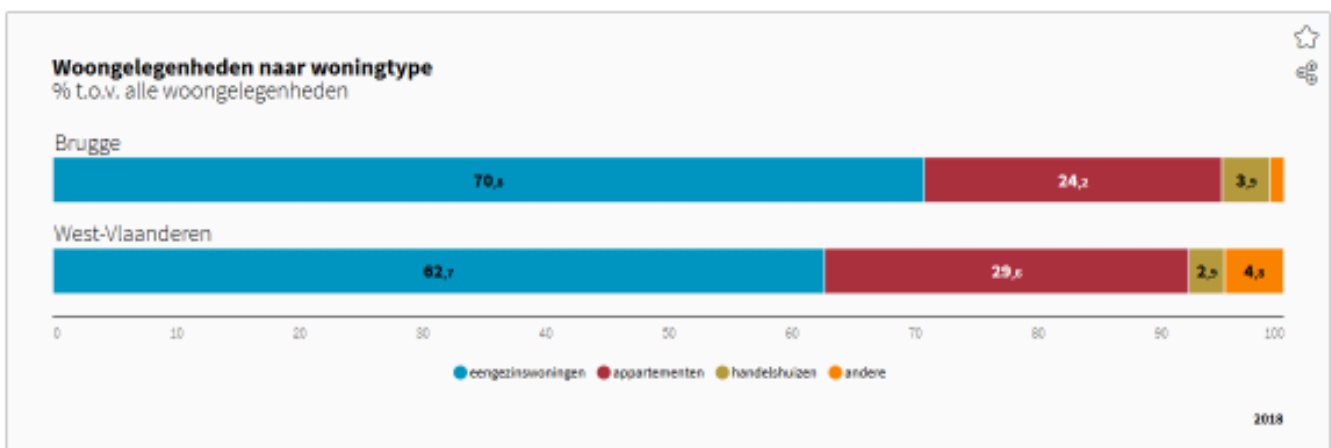
Mijn vragen:

- 1) Is deze trend ook in Brugge zichtbaar?

Wanneer we de cijfers vanuit de provincie er bij nemen zien we inderdaad een lichte stijging van het aantal appartementen in de afgelopen 10 jaar maar deze trend is lineair en niet exponentieel de laatste jaren. Als we de cijfers verder door trekken voor de komende jaren (3 jaar) dan zal dit in Brugge alvast nog steeds niet het dominante woontype worden.



Op vandaag is 70% van de woonegelegenheden in Brugge nog steeds een eengezinswoning. Als we dit vergelijken met de cijfers voor de volledige provincie zien we dat Brugge hier een stuk 'beter' scoort dan het gemiddelde in de provincie (Oostende 38%, Kortrijk 73%).



2) Welke definitie van een appartement hanteert Brugge?

In de gemeentelijke verordening wordt op volgende wijze verwezen naar het begrip appartement.
Meergezinswoning: een gebouw met meer dan één woonegelegenheid, ingericht :

a) als appartementsgebouw.

b) als gebouw voor collectieve woonvormen : zoals gebouw voor kloostergemeenschap, bejaardentehuis, collectief begeleid wonen, penitentiaire instelling

Dit doet besluiten dat een appartementsgebouw een gebouw is met meer dan één woonegelegenheid.

3) Zijn de cijfers beschikbaar van het aantal bouwvergunningen van de laatste 5 jaar voor huizen t.o.v. appartementen:

Sinds we overgestapt zijn naar Cevi (met start omgevingsvergunning) kunnen we de data niet meer zo eenvoudig opzoeken en verwerken.

We zijn hier mee bezig om daar wel extra 'metadata' aan te koppelen zodat dit in de toekomst wel zal lukken maar op vandaag kunnen we dat dus niet.

Dus het antwoord op vraag 3 is eigenlijk neen aangezien we dit voor de laatste twee jaar niet sluitend juist kunnen doen doordat we dit niet juist kunnen opzoeken in onze databanken. Voor de jaren daarvoor kunnen we dat wel doen maar dat levert geen zicht op de huidige tendens. Op zich bevestigen deze cijfers wat in vraag 1 reeds werd aangetoond. Dat er van een echte trendbreuk niet meteen sprake is de laatste 10 jaar.

AARD VAN DE AANVRAAG	2017	2016	2015	2014	2013
	TOTAAL				
nieuwbouw ééngezinswoning	121	76	90	83	118
verbouwen van/tot of uitbreiden van ééngezinswoning	739	619	576	568	622
sloop ééngezinswoning	47	21	40	11	34
nieuwbouw meergezinswoning	45	23	44	25	36
verbouwen van/tot of uitbreiden van meergezinswoning	95	65	54	46	56

Dit zijn de absolute cijfers:

Onderwerp	Brugge
eengezinswoningen	43.841
appartementen	14.976
woongelegenheden in handelshuizen	2.385
woongelegenheden in andere gebouwen (kerken, overheidsgebouwen, scholen, ...)	716

Vraag 1027: Raadslid Annick Lambrecht (21/08/2019)

Gratis testritten elektrische fiets

Het personeel van drie bedrijven uit de zuidrand van Gent zal de komende maanden de kans krijgen om enkele weken te pendelen tussen huis en werk met een gratis elektrische fiets, plooi-fiets of het openbaar vervoer in combinatie met een deelfiets. Die testritten worden deels betaald door de bedrijven zelf en deels door de Stad, die zo veel mogelijk werknemers wil overtuigen niet meer met de wagen naar het werk te komen.

Is het stadsbestuur geïnteresseerd om dit voorbeeld van Gent te volgen en ook samen met enkele lokale bedrijven, gratis testritten aan hun werknemers aan te bieden met de elektrische fiets?

Antwoord 1027:

Gratis testritten elektrische fiets

Met 'De testkaravaan komt er aan!' wil de Provincie West-Vlaanderen bedrijven stimuleren om de auto minder te gebruiken en duurzamer naar het werk te pendelen. De testperiode per bedrijf bedraagt twee weken. Per campagneperiode stelt de Provincie gratis een vloot van 86 duurzame vervoermiddelen ter beschikking voor de werknemers. Geïnteresseerde bedrijven vinden alle informatie terug op www.testkaravaan.be.

Op donderdag 23 mei 2019 streek de testkaravaan van de Provincie West-Vlaanderen neer op de Burg.

Meer dan 80 werknemers van Stad Brugge ontvingen op donderdag 23 mei 2019 het duurzaam vervoermiddel (elektrische fietsen, bakfietsen, speed pedelecs, vouwfietsen ...) dat ze gedurende twee weken konden uittesten.

Op vrijdag 7 juni 2019 vond er een slotmoment plaats in de Boomgaard.

Men kon de uitgeteste fiets aankopen, rechtstreeks aan de vzw Mobiel.

De opvolging door de provincie komt een jaar na de Testkaravaan : ze bevragen dan de deelnemers op hun blijvend duurzaam woon-werkverkeer.

Als stadsbestuur vinden we duurzame verplaatsingen zeer belangrijk. We ondernemen daarom heel wat andere acties met het oog op het bevorderen van duurzaam woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen:

- De Fietsvergoeding, waarvan het maximumbedrag (geplafonneerd op 5 km per enkele rit) werd losgelaten. Bovendien krijgen nu ook de gebruikers van speed pedelecs een fietsvergoeding.

- Samen met SOFOCO (de sociale dienst van het OCMW) organiseert Sodibrug jaarlijks acties waarbij stadsmedewerkers tegen sterk verminderde prijs een elektrische fiets kunnen aankopen. De timing van die actie wordt dit jaar overigens ook afgestemd op de Testkaravaan. Op die manier kunnen medewerkers die deelnamen aan de Testkaravaan en die twee weken hun woon-werkverkeer met een elektrische fiets deden, desgewenst een eigen fiets aankopen mét korting.
- Via de mobiliteitsdienst zijn de verouderde fietsenrekken in het Huis van de Bruggeling en in het Brugse Vrije vervangen, en werden lockers, kapstokken en een fietspomp geplaatst in het Brugse Vrije.
- Nog via de mobiliteitsdienst wordt het aantal oude dienstfietsen geleidelijk aan afgebouwd en is er een aankoop gebeurd, samen met de politie, van poolfietsen voor dienstverplaatsingen. Door te opteren voor elektrische fietsen en cargo/bakfietsen hoopt men ook op het gebruik van de dienstwagens een positief (ontradend) effect te hebben.
- Via het Nieuwe Werken is er een mogelijk effect op het aantal verplaatsingen voor woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen: men kan terecht op flex-werkplekken en er is mogelijkheid tot thuiswerken.

Vraag 1028: Raadslid Sandra Wintein (3/09/2019)

Kabels nutsbedrijven

Tegenwoordig zie je in het Brugse straatbeeld heel wat loshangende kabels en bakjes van nutsvoorzieners aan de gevels hangen, dit tot grote ergernis van de bewoners en de buurt. Bruggelingen moeten zich aan strenge bouwvoorwaarden, met heel wat esthetische bepalingen houden. Deze bedrijven en instanties hebben het recht om iets aan je gevel te bevestigen zonder dat ze daarvoor toestemming nodig hebben van de eigenaar of de stad. Telenet en Proximus maken hier gretig gebruik van. Ze houden daarbij geen enkele rekening met esthetische of andere regels.

Mijn vragen:

1. Welke regels zijn hiervoor op gemeentelijk vlak vastgelegd?
2. Passen dergelijke loshangende kabels en bakjes in UNESCO-gebied? Kunnen er esthetisch passender methodieken worden afgesproken?
3. Hoe en door wie wordt hiertegen opgetreden?

Antwoord 1028:

Kabels nutsbedrijven

Nutsmaatschappijen hebben van rechtswege toelating om deze werken uit te voeren. Zij hebben dan ook geen vergunning nodig en zelfs niet de toestemming van de eigenaar van het pand. Voor het plaatsen van voetpadkasten is er een vergunningsprocedure via de wegendienst waarbij er gezocht wordt naar de beste locatie, maar het kader waarbinnen gewerkt moet worden is eerder beperkt. De materialen, kleur, grootte van de kast is bepaald door de installaties die er in moeten komen.

Er zijn vorig jaar met Proximus besprekingen geweest over het uitrollen van glasvezel over de hele binnenstad waarbij een algemene werkwijze werd vastgelegd en voorwaarden werden opgelegd in verband met het zoeken naar een zo goed mogelijke locatie op de gevel, minst mogelijk beschadigingen,... Dit werd door de cluster openbaar domein principieel voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.

Zie beslissing in bijlage. Het dossier wordt verder opgevolgd door de cluster openbaar domein.

Vraag 1029: Raadslid Jasper Pillen (9/09/2019)

Betreffende de verkeerssituatie in de C. Everaartstraat en K. Mirystraat

Bewoners uit de beide straten contacteerden mij omtrent de verkeerssituatie in de straat. Vooral een onaangepaste/hoge snelheid in veel buurtbewoners een doorn in het oog. Een opvallende affiche-campagne met kinderen uit de buurt is recent begonnen in deze en ook de andere straten doorheen Sint-Jozef.

- Zijn er in deze straten al metingen en/of snelheidscontroles gedaan? Zo ja, wat zijn de resultaten? Zo neen, kunnen deze gedaan worden?

- Is infrastructureel ingrijpen om de snelheid te milderen een mogelijkheid? Is dit al onderzocht?

Antwoord 1029:

Verkeerssituatie Cornelis Everaartstraat – Karel Mirystraat

In de Cornelis Everaartstraat en de Karel Mirystraat werd nog geen projectmatige snelheidsprocedure uitgevoerd. Deze werd ondertussen aangevraagd. Dit wil zeggen dat er in eerste instantie – rekening houdend met een wachtperiode – een anoniem telapparaat zal worden geplaatst zodat objectieve gegevens over de gevoerde snelheden kunnen verzameld worden. Als deze objectieve resultaten zouden aantonen dat er zich een snelheidsprobleem stelt, dan wordt overgegaan tot het plaatsen van een preventief snelheidsindicatiebord om de bestuurders te sensibiliseren en een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen. Indien ook deze preventieve snelheidsmaatregel geen positief effect heeft op het verkeersgedrag, dan zullen gerichte repressieve snelheidscontroles worden uitgevoerd. In laatste instantie kunnen bijkomende infrastructurele maatregelen worden onderzocht.

Vraag 1030: Raadslid Karel Scherpereel (11/09/2019)

Ik had het al aangekaart voordat ik raadslid werd maar ik ben heel gelukkig met de nieuwe verkeerslichtenregeling aan de Katelijnepoort. Mijn felicitaties aan diegene die dit hebben verwezenlijkt. Groen voor fietsers en het hele verkeer eventjes plat. Chapeau en een dikke dankuwel want dat kruispunt passeer ik zeer veel maar toch...

Met mijn gsm in de hand (iets wat niet mag maar ik moest toch mijn leven wagen om die situatie duidelijk te maken) trok ik op mijn pad naar de Vestingstraat drie foto's. Ik wil tonen welke gevaarlijke situatie er nog is...

Vraag 1: Ik reed waarschijnlijk verkeerd (foto 2). Ik denk dat ik het fietspad rechts moest volgen op de Baron Ruzettelaan om dan twintig meter verder te stoppen, dan achterom te kijken en over te steken naar de middenberm. (maar dan komt misschien opnieuw het autoverkeer op gang van het kruispunt) Op de middenberm moet ik zeker stoppen want ik weet helemaal niet of de auto's die naar de Katelijnepoort rijden rood of groen licht hebben. Is dit de juiste manier om naar de Vestingstraat te rijden?

Vraag 2: Ik rijd dus door het groen licht (foto 2), geen autoverkeer, begin al voor te sorteren en rijd vlot in het midden van de Baron Ruzettelaan en sla links af... hopen dat de wagens (richting Katelijnepoort) rood licht hebben want dat weet ik niet met zekerheid.

Is het niet mogelijk om op de Baron Ruzettelaan (richting Steenbrugge) een voor sorteervak voor fietsers te voorzien zodat zij duidelijk weten dat ze niet in het midden van de Baron Ruzettelaan moeten rijden om in te slaan? Kan dit wettelijk?

Vraag 3: Op foto drie zie je duidelijk dat er niets (geen bord, geen licht,...) is voorzien voor fietsers die op de middenberm staan of er naar toe rijden. Die fietsers zien ook niet of de tegenligger moet stoppen of mag doorrijden.

Is het niet mogelijk om daar een duidelijk bord te voorzien waardoor fietsers weten dat ze daar mogen de baan oversteken en een (groen/rood) licht te voorzien dat aantoont dat het veilig is en zo duidt dat de tegenligger voor 'rood' staat?

Beste, er is nog weinig gebeurd op de oversteek naar de Vestingstraat maar ik heb al situaties gezien waarvan ik dacht... 'Hallo, die heeft ook God de Vader achter zich staan!'. Dus vooraleer er echt iets gebeurt misschien toch eens dit moeilijke punt bekijken. Als je daar een teller zou plaatsen zou je echt verstomd staan hoeveel weggebruikers die oversteek nemen.



Antwoord 1030:

Verkeerslichtenregeling aan de Katelijnepoort

Dank voor uw appreciatie voor deze aangepaste verkeerslichtenregeling, we zullen dit graag overmaken aan de Vlaamse overheid – het Agentschap Wegen en Verkeer en het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Bij zowel de Vlaamse overheid als bij de lokale politie is het kruispunt gekend als een zwart punt waar in het verleden zware ongevallen te betreuren vielen. Bij analyse van de ongevallen bleek dat er diverse zogenaamde dominante ongevaltypes zijn, d.w.z. ongevaltypes die vaak voor komen. Het gaat om diverse potentiële conflictsituaties die eventueel zouden kunnen vermeden worden, door o.m. een aangepaste, meer conflictvrije verkeerslichtenregeling. Het Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse overheid) heeft als wegbeheerder dan ook recent de verkeersveiligheidsanalyse vertaald naar een nieuw lichtenplan. Dit werd geflankeerd door diverse infrastructurele ingrepen (bvb. plaatsen van een extra fietslicht).

De aanbevolen fietsroute naar de Vestingstraat loopt na de Katelijnepoortbrug linksaf en vervolgens rechts aanhoudend rond het Katelijnepoort Business Center. Het fietspad daar mondt uit in de Vestingstraat.

De linksafbeweging op het grote kruispunt was voorheen echter problematisch omdat tegemoetkomende auto's tegelijk groen licht hadden. In de huidige verkeerslichtenregeling is dat niet meer het geval en verloopt de linksafbeweging voor fietsers vanaf uw foto 1 aanmerkelijk veiliger, sneller en comfortabeler.

Toch valt te verwachten dat veel fietsers zoals voorheen rechtdoor blijven rijden en inderdaad via de doorsteek in de middenberm naar de Vestingstraat rijden. Deze route is niet verboden, maar wordt niet aanbevolen i.v.m. de achteropkomende auto's. Omdat hij wel gebruikt wordt, heeft AWV ook deze route veiliger gemaakt door een extra oranjegeel knipperlicht aan te brengen op de hoek van Stardekk. Dit licht knippert als waarschuwing voor de fietsers wanneer de auto's in de Baron Ruzettelaan mogen rijden.

Ook de 5 seconden daarvoor en enkele seconden erna knippert dit licht. Als het knipperlicht gedoofd is, kunnen fietsers veilig vanaf de middenberm de Vestingstraat inrijden. Het licht waar u om vraagt is dus al aanwezig.