

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 22 – 8 juni 2021

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

Vraag 1476: Raadslid Florian De Leersnyder (25 januari 2021)

Bleekweide

Ik zie dat het financiële plaatje voorkomt op de gemeenteraad van februari 2021, maar wanneer voorziet men de aanvang en afronding van de werken?
Wanneer is er doorgang mogelijk vanuit Baliestraat naar Lange Rei?

Antwoord 1476:

Bleekweide

Voor het uitvoeren van deze werken, is een omgevingsvergunning nodig.

Graag geven we u het (voorlopig) dossiervoorloop mee:

- Aanvraag omgevingsvergunning voor de heraanleg van de bleekweide en een gedeelte van het Stoer Huus: 29/05/2020
- Vergunning verleend op: 17/08/2020
- Op deze vergunning werd beroep aangetekend door enkele buurtbewoners.
- Beslissing van de provincie op dit beroep op: 17/12/2020
- De vergunning werd geweigerd op basis van administratieve fouten.
- Aanvraag nieuwe vergunning op: 01/03/2021
- Gelet op het feit dat er nog een extra rooilijnenplan moet opgemaakt worden en moet toegevoegd worden aan het vergunningendossier, is er nog geen datum gekend van uiterste datum afleveren vergunning.

Indien alles loopt volgens schema, zou in september/oktober het plan vergund kunnen worden. Als er echter opnieuw een beroepsprocedure zal opgestart worden, zal er opnieuw een vertraging zijn van ca. 4 maand.

In het beste geval zal de uitvoering starten vanaf eind 2021 en zal het park tegen het late voorjaar 2022 gebruiksklaar zijn én zal er een doorgang mogelijk zijn vanaf de Baliestraat naar de Langerei. Indien er beroep aangetekend wordt, zullen de werken pas in de loop van 2022 kunnen opgestart worden.

Vraag 1477: Raadslid Jasper Pillen (25 maart 2021)

Sociale woningen te Brugge

Ik heb de volgende vragen omtrent het aanbod en de bewoning van de sociale woningen te Brugge:

- Hoeveel sociale woonentiteiten bieden de sociale huisvestingsmaatschappijen aan in Brugge? Graag een opsplitsing tussen huizen en appartementen en per sociale huisvestingsmaatschappij.
- Hoeveel sociale woonentiteiten bieden de SVK aan in Brugge? Graag een opsplitsing tussen huizen en appartementen en per SVK.
- Hoeveel nieuwe woonentiteiten zijn gepland tussen 2021 en 2025 door de sociale huisvestingsactoren? Graag met een opsplitsing per jaar en per actor.
- Hoeveel personen staan er op de wachtlijsten?
- Graag de leeftijds piramide van de sociale huurders in Brugge (eventueel per SVK of sociale huisvestingsmaatschappij als er geen algemene gegevens zijn).
- Wordt de fusie van de sociale huisvestingsactoren in Brugge voorbereid? Graag een toelichting.

Antwoord 1477:

Sociale woningen te Brugge

Hoeveel sociale woonentiteiten bieden de sociale huisvestingsmaatschappijen aan in Brugge?

A1. Woningtypen per aantal slaapkamers

Woningtype	Totaal	In %	Aantal slaapkamers	Aantal slaapkamers	Aantal slaapkamers	Aantal slaapkamers	Aantal slaapkamers	Aantal slaapkamers
			0	1	2	3	4	>=5
Appartement (incl. studio's)	1.714	46,35%	57	484	964	197	12	
Eengezinswoning	1.984	53,65%		245	367	1.102	226	44
Totaal	3.698	100%	57	729	1.331	1.299	238	44

Bron Wonen Vlaanderen data uit Brugge 2019

Graag een opsplitsing tussen huizen en appartementen en per sociale huisvestingsmaatschappij.

A3. Woningtypen per woonactor

Woningtype	Totaal	In %	Brugse Maatschappij voor Huisvesting	Vivendo
Appartement (incl. studio's)	1.714	46,35%	835	879
Eengezinswoning	1.984	53,65%	1.312	672
Totaal	3.698	100%	2.147	1.551

Bron Wonen Vlaanderen data uit Brugge 2019

Hoeveel sociale woonentiteiten bieden de SVK aan in Brugge? Graag een opsplitsing tussen huizen en appartementen en per SVK.

Vereniging SVK

- o 237 wooneenheden (01/04/2021)
- o 117 appartementen, 112 woningen, 8 studio's
- o 2871 kandidaat-huurders (19/04/2021)

Sovekans

Sovekans Sociaal Verhuurkantoor vzw
Krommestraat 12 - 8000 Brugge
Stand van zaken voor BRUGGE op 01/04/2021
PANDEN IN BEHEER

type	# slpk	#
studio	0	12
appartement	1	29
appartement	2	36
appartement	3	8
appartement	4	1
woning	1	18
woning	2	27
woning	3	28
woning	4	2
Totaal	161	

Hoeveel nieuwe woontiteiten zijn gepland tussen 2021 en 2025 door de sociale huisvestingsactoren? Graag met een opsplitsing per jaar en per actor.

Cijfers ontvangen op 30 maart 2021 van:

Vivendo

- In 2021: 27 huurwoningen in Sint Michiels (Stokveldewijk) : verhuur najaar 2021.
TOTAAL 2021: 27
- In 2022: 26 huurwoningen in Koolkerke (Zagersweg): in uitvoering, verhuur najaar 2022
- In 2022: 23 koopwoningen in Koolkerke (Zagersweg): in uitvoering, verkoop najaar 2022
TOTAAL 2022: 49
- In 2023: 80 huurappartementen in Brugge (Peterseliestr) : start half 2021, verhuur najaar 2023
- In 2023: 9 huurappartementen in Brugge (Hoefijzerlaan) : start begin 2022, verhuur najaar 2023
TOTAAL 2023: 89
- In 2024 of 2025
- 62 huurappartementen in St Michiels (De Lijster) : start begin 2022, verhuur begin 2024
- 22 huurwoningen in Sint Andries (Hogeweg)
- 22 huurappartementen in Assebroek (Michel Vanhammestraat)
- 22 koopappartementen in Assebroek (Michel Vanhammestraat)
- 78 huurappartementen in Assebroek (Michel Vanhammestraat)
TOTAAL 2024-2025: 206

Brugse Maatschappij voor Huisvesting

Voor de BMH zullen kunnen verhuurd of verkocht worden de volgende nieuwe woningen:

- In 2021: 30 woningen Duivenkeet (St.Pieters): reeds bewoond in 02-03/2021.
- In 2021: 79 woningen en appartementen André Goossensstraat (Koolkerke): in de zomer
- In 2021: 60 appartementen Duivenkeet (St.Pieters): in het najaar.
- In 2021: 28 appartementen Gebroeders Marreytstraat (St.Pieters): in de zomer.

TOTAAL 2021: 197

- In 2022: 36 woningen en appartementen Den TIR (fase 2): in het najaar.
- In 2022: 26 woningen en appartementen Maalderijstraat (Assebroek).

TOTAAL 2022: 62

- In 2023: 12 appartementen Astridlaan 303 (Assebroek).

TOTAAL 2023: 12

- In 2024 of 2025 of 2026: 80-tal woningen in de St.Pietersmolenwijk

TOTAAL 2024-2025: 80 al dan niet te verhogen met nog niet gekende extra woningen (bvb. CBO)

Hoeveel personen staan er op de wachtlijsten?

VD1. Aantal unieke kandidaat-huurders*

Jaar	Aantal
2019	3.167

Bron Wonen Vlaanderen data uit Brugge 2019

Graag de leeftijds piramide van de sociale huurders in Brugge (eventueel per SVK of sociale huisvestingsmaatschappij als er geen algemene gegevens zijn).

A5. Gezinstype bewoners per leeftijdsgroep

Gezinstype	Totaal	In %	<18j	18-29j	30-39j	40-54j	55-64j	65j+
Alleenstaande zonder minderjarige	1.948	30,55%	3	50	99	324	465	1.007
Alleenstaande met 1 minderjarige	238	3,73%	117	15	37	63	3	3
Alleenstaande met 2 minderjarige	217	3,40%	144	5	29	34	5	
Alleenstaande met 3 minderjarige	94	1,47%	69	5	11	7	2	
Alleenstaande met 4 of meer minderjarige	249	3,90%	172	14	33	26	4	
Samenwonenden zonder minderjarige	2.122	33,28%		427	106	399	448	742
Samenwonenden met 1 minderjarige	576	9,03%	163	157	47	150	42	17
Samenwonenden met 2 minderjarige	544	8,53%	244	97	63	116	17	7
Samenwonenden met 3 minderjarige	264	4,14%	147	26	27	54	6	4
Geen gegevens	125	1,96%	15	40	11	21	22	16
Totaal	6.377	100%	1.074	836	463	1.194	1.014	1.796

VD3. Gezinstype en Leeftijdsgroep unieke kandidaat-huurders*

Gezinstype	Totaal	In %	<18j	18-29j	30-39j	40-54j	55-64j	65j+
Alleenstaande zonder minderjarige	1.732	54,69%	15	392	291	376	370	288
Alleenstaande met 1 minderjarige	278	8,78%	1	52	109	101	11	4
Alleenstaande met 2 minderjarige	159	5,02%		23	67	60	7	2
Alleenstaande met 3 minderjarige	52	1,64%		4	25	21	2	
Alleenstaande met 4 of meer minderjarige	89	2,81%		3	37	45	1	3
Samenwonenden zonder minderjarige	337	10,64%		31	18	81	91	116
Samenwonenden met 1 minderjarige	169	5,34%		24	39	81	18	7
Samenwonenden met 2 minderjarige	122	3,85%		7	45	54	11	5
Samenwonenden met 3 minderjarige	85	2,68%		3	31	48		3
Samenwonenden met 4 of meer minderjarige	3	0,09%				3		
Geen gegevens	141	4,45%		13	30	43	31	24
Totaal	3.167	100%	16	552	692	913	542	452

Bron Wonen Vlaanderen data uit Brugge 2019

Wordt de fusie van de sociale huisvestingsactoren in Brugge voorbereid? Graag een toelichting.

De fusie van de twee sociale huisvestingsmaatschappijen is lopende. Daarnaast is ook de vorming van woonmaatschappijen lopende. De woonmaatschappij vervangt de sociale huisvestingsmaatschappij en het sociaal verhuurkantoor. In 2023 wordt de woonmaatschappij geactiveerd en doven de SHM en SVK uit die niet bij de woonmaatschappij aansluiten. Er is nog geen beslissing over welke gemeentes zullen aansluiten bij de woonmaatschappij die ook in Brugge zal actief zijn. Blankenberge (Het Lindenhof), Knokke-Heist ('t Heist Best) en Wingene (De Mandel) zijn nog niet zeker. Er is momenteel navraag bij de burgemeesters van alle "Vivendo gemeentes" met de vraag wie bij Vivendo wil blijven. De woonmaatschappij moet gelegen zijn binnen de referentieregio Brugge die onlangs werd afgebakend. Volgende lokale besturen maken deel uit van de regio Brugge: Knokke-Heist, Damme, Beernem, Oostkamp, Zedelgem, Torhout, Jabbeke, Zuienkerke, Blankenberge, Brugge.

Vraag 1478: Raadslid Dirk Barbier (29 maart 2021)

Vragen m.b.t. Hulpverleningszone 1

De basis van advies of vraag is het Meerjarenplan 2020-2025, dat op 15/9/20 in Oostkamp werd voorgesteld in aanwezigheid van de gemeenteraadsleden Andries Neiryck, Raf Reuse, Yves Buysse en mezelf.

Het voorziene budget 20-21 werd voorgesteld, evenals een prognose 22-25. De totale toelage blijft gelijk aan 29.495.499 € en voor Brugge aan 9.131.806 €.

Bij het nagaan van de opgegeven cijfers, zien wij dat de *uitgaven* sterk stijgen, hoofdzakelijk door de toenemende personeelskosten (keuze voor meer beroepsbrandweerpersoneel) en door de stijgende werkingskosten door het gebruik maken van oudere voertuigen, met noodzaak aan onderhoud en herstellingen, die grotendeels uitbesteed worden door het ontbreken van een voldoende goed bemande werkplaats.

Anderzijds zien wij minder *inkomsten* door minder betaalde prestaties, met verdere daling in corona-tijd (meer thuiswerk, minder ongevallen, minder toeristen).

Erdoor wordt het opgebouwd *reservefonds* sterk aangesproken en bijna tot nihil herleid.

Toch worden grootse plannen gemaakt voor renoveren en opmaak van nieuwe kazernes op verschillende plaatsen, waaronder Brugge. Ook aankoop van nieuwe voertuigen is steeds meer aan de orde.

Gezien de opgebouwde reserve weggevallen is, dienen ofwel de plannen te worden uitgesteld, ofwel dienen subsidies te worden verhoogd. Andere mogelijkheid is de uitgaven te verminderen door de toelage aan de steden en gemeenten te verlagen.

Dit kan ook door de dienstbaarheid te verminderen, waarbij de veiligheid van de burger in het gedrang komt.

Nu is de norm dat iedere hoek in Brugge door de ambulance binnen de 12 minuten bereikt wordt. Dit lukt in Brugge voor 92%, vooral door de intra muros ligging van de Voorpost.

Antwoord 1478:

Vragen m.b.t. Hulpverleningszone 1

Hulpverleningszone 1 zal voor de financiering van het nieuwe brandweergebouw in Brugge een lening moeten aangaan waar alle steden en gemeenten van de zone volgens de verdeelsleutel zullen toe bijdragen. Dit houdt in dat er op het niveau van de hulpverleningszone naar gestreefd wordt om het oprichten van brandweergebouwen budgetneutraal te houden, dus geen verhoging van de totale toelage. Dit zal gerealiseerd worden door het wegvallen van de huurvergoeding en de daling van de onderhouds- en energiekosten van het gebouw. Daarnaast zal op een meer efficiënte manier met mensen en middelen kunnen omgegaan worden hetgeen ook een besparing zal inhouden. Het wegvallen van de huurinkomsten voor de stad Brugge zal dan ook geen rechtstreekse effect hebben op de toelage die de stad Brugge aan de hulpverleningszone vanaf 2025 zal bijdragen.

Op het niveau van de stad is het inderdaad zo dat de huurinkomsten zullen vervallen, maar daartegenover worden zowel de gebouwen van de hoofdpst als van de voorpost terug ter beschikking van stad Brugge gesteld. Het komt op dat moment stad Brugge toe om aan de gebouwen al dan niet een andere bestemming te geven.

Er zijn uiteraard nog andere elementen die de evolutie van de toelage van de 17 steden en gemeenten beïnvloeden, maar dat wordt jaarlijks geëvalueerd en verwerkt in de bijsturing van het meerjarenplan. Er is in elk geval beslist om de totale toelagen sinds 2015 tot en met 2025 constant te houden op 29,5 miljoen euro.

Vraag 1479: Raadslid Olivier Strubbe (4 april 2021)

Zitbanken langs het Boudewijnkanaal (update)

Op 17 juni 2020 stuurde ik een schriftelijke vraag ivm zitbanken langs het Boudewijnkanaal. Gezien het antwoord dat daarop volgde vroeg ik me af of er hieromtrent al een akkoord is met De Vlaamse Waterweg? (zie bijlagen)

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

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

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

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

Alvast bedankt om dit even te bekijken!

Wandelaars / fietsers zouden graag even kunnen uitrusten, of genieten van het rustige en mooie uitzicht op een bankje. Een paar bankjes zouden langs dit kanaal welkom zijn.

Aan de Herdersbrug is er een herdenkingsplaats voor de bemanning van een Engelse bommenwerper. Geregeld zitten op deze site wel wat mensen op het bankje. De Dudzeelse vereniging NSB, vraagt of er een extra picknick-bankje in de omgeving van deze site kan geplaatst worden.

Antwoord 1479:

Zitbanken langs het Boudewijnkanaal (update)

Momenteel onderzoeken we deze mogelijkheid. We kijken na of er met De Vlaamse Waterweg een akkoord zou kunnen bekomen worden.

Vraag 1480: Raadslid Janos Braem (12 april 2021)

Sluikstort Zuidveldestraat

Ik heb al meerdere keren melding gemaakt van de sluikstort aan de Zuidveldestraat aan de achterkant van de appartementsgebouwen aan de Gistelse Steenweg. De bewoners van die appartementsgebouwen moeten hun vuilzakken (weliswaar op privé domein) plaatsen in de open lucht. Dit oogt niet alleen mooi, het is vooral een aantrekkingspool voor sluikstort. Hierdoor wordt er hier regelmatig ander materiaal bijgeplaatst dat niet in de juiste zakken zit of opgehaald wordt. Hieronder vind je een afbeelding van de laatste sluikstort. Ik heb opnieuw gevraagd om dit op te kuisen.

Kan er niet gevraagd worden aan de eigenaar van dit stukje grond (ik vermoed de syndicus) om hier een beter bestemming aan te geven? Dit groenstukje zou perfect kunnen gebruikt worden door enkele bewoners om te tuinieren en op het verhard stuk kan een afgesloten kotje gemaakt worden die de bewoners kunnen gebruiken om hun afval in te deponeren.

Is er trouwens geen verplichting voor alle appartementsgebouwen om in zo'n afgesloten ruimte te voorzien? Werd hier dan niet aan voldaan?



Antwoord 1480:

Sluikstort Zuidveldestraat

Naar aanleiding van uw schriftelijke vraag werd opnieuw contact opgenomen met de syndicus van de appartementsgebouwen aan de Gistelse Steenweg. De bewoners hebben er

inderdaad toelating van de syndicus om hun reglementaire afvalzakken in afwachting van ophaling te plaatsen op hun privaat stuk grond dat hoort bij deze appartementen, palend aan de openbare weg. Er is geen afvalruimte voorzien in het appartementsblok en stedenbouwkundig is dit ook niet verplicht.

Er werd vanuit Openbaar Domein bij de syndicus aangedrongen op een duurzame oplossing voor het probleem, bij voorkeur door ofwel in deze zone geen afval meer te stockeren of door te voorzien in een afgesloten vorm van opslag. Ook werd verwezen naar het algemeen reglement inzake afval en openbare netheid dat stelt dat de huurder, de gebruiker, vruchtgebruiker, erfpachter, concessiehouder of de eigenaar van gronden, percelen en wateroppervlaktes verplicht zijn hun gronden rein te houden. De syndicus liet het afval onmiddellijk verwijderen op 19 april en beloofde de situatie verder op te volgen, maar is niet onmiddellijk van plan te wijzigen aan werkwijze of infrastructuur voor aanbieden van het reglementair afval van de appartementen.

Dienst Openbaar Domein volgde afgelopen weken de situatie op en zal dit ook de komende maanden doen. Bij nieuwe problemen zal een bestuurlijk verslag worden opgesteld met het oog op toepassing van een gemeentelijke administratieve sanctie.

Vraag 1481: Raadslid Olivier Strubbe (18 april 2021)

Alternatief voor fietsers op Damse Steenweg

Recentelijk kwam er positief nieuws omtrent de herstelling (korte termijn) van het fietspad in de Damse Steenweg te Dudzele.

Er zijn ook plannen om de situatie van dit fietspad te herbekijken, op lange termijn. In afwachting van de herstelling en die nieuwe ontwikkelingen is het misschien een goed idee, om de fietsers een alternatief aan te bieden.

Via de Damse Steenweg wensen fietsers meestal richting Damme of Oostkerke te fietsen, maar dit kan gerust via een ander, veiliger en aangener traject.

Fietsers kunnen eigenlijk al de Damse Steenweg verlaten via Stapelvoorde. (thv het lanbouwbedrijf Schottenhof). Thv deze afslag zou er een bordje kunnen geplaatst worden, die fietsers de suggestie richting Damme aangeeft (evt.met het aantal km) (zie foto hieronder, bordje zou tegen die haag kunnen geplaatst worden.)



Het traject naar Damme, loopt dan via Stapelvoorde, Kruisabelestraat, Koolkerkse Wegel, Ronselarestraat, Amelinsbrugstraat, Pompestraat en komt uit op de Dammesteenweg (Damme) , op het vernieuwde fietspad naar Damme. Op de splitsingen dient er wel telkens een bordje geplaatst te worden, zowel richting Damme, maar op sommige plaatsen eveneens voor Koolkerke en Brugge. Met deze kleine aanpassing kan het voor veel fietsers al heel wat leuker en veiliger fietsen zijn. Kan deze suggestie bekeken worden aub, ik zie toch dat dergelijke aanwijsborden geregeld in het straatbeeld voorkomen.

Antwoord 1481:

Alternatief voor fietsers op Damse Steenweg

Het tracé dat u voorstelt wordt vandaag reeds ondersteund via het knooppuntenwerk van Westtoer. Al kan opgemerkt worden dat dit tracé niet uitblinkt in directheid door een zeer kronkelend verloop, wat ook maakt dat het tracé deels contra-intuïtief loopt. Voor een recreatieve fietser die de knooppunten van Westtoer volgt is dit uiteraard geen issue, voor een functionele fietser is dit uiteraard wel een manco.

We hebben echter voorbehoud om dit tracé te promoten, in bijzonder omdat een bewegwijzering (omwille van het bochtige tracé met meerdere straten) geen evidentie zou zijn en weerom extra borden zou betekenen wat kortom een verrommeling van het straatbeeld zou impliceren. Vanuit de stadsdiensten werd dan ook negatief advies gegeven om in extra borden te voorzien.

Vraag 1482: Raadslid Annick Lambrecht (20 april 2021)

Schaakbord Minnewaterpark

Jaren geleden besloot het stadsbestuur een groot schaakbord te plaatsen in het Minnewaterpark. Ondertussen staat het schaakbord helaas wat te verloederen. Mos groeit tussen de tafels en onkruid groeit op het grote bord. Er zijn ook geen stukken meer aanwezig om het schaakbord daadwerkelijk als schaakbord te gebruiken.

Onlangs kreeg ik de mooie suggestie om het schaakbord op een locatie te plaatsen waar veel cultuur en horeca aanwezig is, een plein in de stad bijvoorbeeld waar veel passage is en nieuwsgierige passanten schakers kunnen aanmoedigen en meekijken. De stukken voor het schaken kunnen dan bijvoorbeeld uitgeleend worden via een toeristisch infokantoor in de buurt (In&Uit, stadhuis balie, enz.). Mogelijke locaties zijn bijvoorbeeld het plein voor het Concertgebouw (dichtbij In&Uit) of het plein onder de bomen op de Burg (dichtbij stadhuis balie).

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Is het stadsbestuur bereid een nieuwe locatie te overwegen voor het stenen schaakbord zodat het schaakbord ook daadwerkelijk kan gebruikt worden waarvoor het dient?
2. Indien ja, aan welke mogelijke locaties denkt het stadsbestuur, welke timing voorziet het stadsbestuur en hoe ziet het stadsbestuur de praktische uitwerking?

Antwoord 1482:

Schaakbord Minnewaterpark

We zijn uw voorstel genegen om diverse gezelschapsspelen te integreren in het openbaar domein zoals aan de Seine in Parijs. We zoeken een gunstige plek. Hierbij denken we aan de Vesten of het Baron Ruzettepark als geschikte locatie. Naast schaken, kan ook dammen, ... de materialen zelf mogen wel geen pootjes krijgen.

Een nota zal naar het college gebracht worden tegen september om vervolgens volgende zomer uit te rollen. De dienst kreeg alvast de opdracht.

Vraag 1483: Raadslid Andries Neiryndck (20 april 2021)

Milieumisdrijven autohandel Yvan Aspee

Als vervolg op mijn schriftelijke vraag, stellen we vast dat de autohandel, ondanks een duidelijke uitspraak van de rechtbank toch gewoon verder werkt 7 dagen op 7. Heeft de politie nog stappen gezet ondertussen?

Antwoord 1483:

Milieumisdrijven autohandel Yvan Aspee

Historiek:

Reeds decennialang was er een procedure gaande over de activiteiten die plaatsvinden op het perceel in de Velodroomstraat 105, eigendom van een persoon, zelf ingeschreven op het achterliggend perceel ter Koningin Astridlaan 244. Beide percelen grenzen aan de achterzijde met elkaar. Op het terrein in de Velodroomstraat 105 stonden jarenlang tientallen autowrakken en auto-onderdelen. Deze zaak maakte dan ook jarenlang het voorwerp uit van een onderzoek door zowel de politie (sedert 2009), als stad Brugge, dienst leefmilieu. Vanaf 2015 werd ook de OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffen Maatschappij) gevat in deze zaak. Op locatie voert de eigenaar garagewerkzaamheden uit in open lucht en stond het perceel sedert jaar en dag vol autowrakken en -onderdelen. Hierdoor is er sprake van bodemverontreiniging, temeer omdat de grond niet verhard is, en vloeistoffen zo de grond insijpelen. De eigenaar beschikte niet over een vergunning om op locatie garagewerkzaamheden uit te voeren.

Op de luchtfoto hieronder ziet u een beeld van het perceel ten opzichte van de omgeving.



Op 28 februari 2020 werd betrokkene door het Hof van Beroep te Gent veroordeeld tot een geldboete, een herstelvordering en een exploitatieverbod. Hij gaf hier echter geen gevolg aan waardoor het perceel waarvan sprake vol autowrakken bleef staan. In september 2020 nam de politie het initiatief om een bestuurlijk verslag op te stellen en contact op te nemen met OVAM en stad Brugge dienst leefmilieu.

Voorafgaand aan de ambtshalve ontruiming werden vier vergaderingen georganiseerd. Hier namen de verschillende betrokken diensten aan deel, alsook een firma (aangesteld door OVAM), die instond voor de takeling en het wegbrengen van de autowrakken en -

onderdelen.

Op dinsdag 11 mei 2021 vond de ambtshalve ontruiming plaats. De overtreder werd voorafgaand in kennis gesteld via een aangetekende zending. Daags voordien bleek hij nog druk in de weer om alsnog enkele voertuigen te verwijderen van het perceel. Toch werden op 11/05/21 nog 31 autowrakken van het terrein verwijderd.

Na de ontruiming was dit het resultaat:





Er ligt op het terrein nog heel wat rommel allerhande (dakplaten, garagepoorten,...). Deze werden niet verwijderd omdat dit geen gevaar vormt voor bodemverontreiniging.

Voorlopig blijft het bij een ontruiming van het oppervlak in open lucht. Het terrein telt ook nog een twaalftal garageboxen die eveneens volgestouwd staan met hoofdzakelijk autoonderdelen. Ook deze werden (voorlopig) ongemoeid gelaten om dezelfde reden (geen gevaar voor bodemverontreiniging). Er werden wel foto's genomen van de inhoud van alle garageboxen.

De bevoegde diensten blijven deze aangelegenheid verder opvolgen.

Vraag 1484: Raadslid Jasper Pillen (23 april 2021)

Brierversweg

Bewoners uit de Brierversweg melden hoge snelheden in hun straat.

Ik heb de volgende vragen:

- Werden er in 2019, 2020 en de eerste maanden van 2021 snelheidscontroles uitgevoerd in die straat? Graag een onderverdeling tussen het stuk Akkerstraat – Doornhut enerzijds en vanaf de Doornhut tot Male anderzijds.
- Zo ja, wat zijn de resultaten (per jaar) en wat is de evaluatie hiervan door de bevoegde diensten?
- Zijn er ingrepen van infrastructurele aard voorzien in de Brierversweg?

Antwoord 1484:

Brierversweg

Brierversweg (stuk tussen Akkerstraat en Doornhut)

Tijdens de eerste lockdown kregen wij verschillende meldingen van burgers dat er op verscheidene locaties te snel zou gereden worden omdat er minder verkeer op de baan is.

Omdat dit toen geen representatieve periode was, hebben wij onmiddellijk gereageerd door een repressieve snelheidscontrole uit te voeren. In april 2020 werd deze flitscontrole uitgevoerd: tijdens 1 uur controle werden er 36 voertuigen gecontroleerd, waarvan slechts 1 voertuig in overtreding werd gesteld (=2,78%).

In het najaar van 2020 werd er vervolgens een projectmatige snelheidsprocedure uitgevoerd. In dat kader werd begin december 2020 een anoniem telapparaat geplaatst om objectieve gegevens over de gevoerde snelheden te verzamelen. De resultaten toonden duidelijk aan dat er zich geen snelheidsprobleem stelt: slechts 0,69% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding. Op basis van deze resultaten werden geen verdere stappen ondernomen met betrekking tot de handhaving van de snelheid.

Brieversweg (stuk tussen Doornhut en Male)

In januari 2019 werd in het gedeelte tussen de Doornhut en Puienbroeklaan een projectmatige snelheidsprocedure uitgevoerd. Het anonieme telapparaat werd er geplaatst en de resultaten toonden aan dat er zich geen snelheidsprobleem stelde: 3,03% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding. Er werden op basis van deze resultaten geen verdere stappen ondernomen met betrekking tot de handhaving van de snelheid.

In de zomer van 2020 heeft de politie opnieuw een projectmatige snelheidsprocedure uitgevoerd, ditmaal in het gedeelte tussen de Vijversdreef en de Pijpeweg. Het anonieme telapparaat werd er geplaatst in augustus 2020 en de resultaten gaven ook toen aan dat er zich geen snelheidsprobleem stelt: 1,98% van de bestuurders beging in die periode een snelheidsovertreding.

De mobiliteitsdienst laat weten dat er geen infrastructurele maatregelen zijn gepland in de Brieversweg. De resultaten van de projectmatige snelheidsprocedures geven ook niet aan dat bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn.

Vraag 1485: Raadslid Dirk Barbier (30 april 2021)

Verkeerssituatie Gulden Vlies

Er wordt gemeld dat sterke verkeershinder gebeurt voor voertuigen bij het verlaten van de Beenhouwersstraat, als je de Gulden Vlieslaan wilt oprijden tijdens de spitsuren en bij het sluiten van de scholen, met zware filevorming.

- door de nabijheid van de Maricolen bezetten de fietsers om veiligheidsredenen de voorziene ruimte, en halveren de doorgang van het rijdend verkeer.
- op het stukje Beenhouwersstraat tot aan de Groeningestraat wordt voor werfwagens wegens werken in de omgeving, toegang verleend met doorgang aan beide zijden.
- doordat er geen gesplitste oprijvakken meer zijn naar links en rechts bij het oprijden naar de Gulden Vlieslaan, is de doorgang beperkt tot een rijvlak.
- om de hoek is er een bushalte. Een bus stremt het verkeer, met volledige blokkade van doorgang als er meer bussen zijn.

Deze filevorming soms tot aan Rozendal, lijkt blijvend en wordt in het vooruitzicht gesteld voor minimaal het ganse jaar.

De tijd voor doorrijden tijdens groen licht van 12 seconden vermindert door de combinatie van deze factoren, waardoor maximaal 4 voertuigen wettelijk doorgang krijgen.

Het licht op groen aan de Beenhouwersstraat verlengen, werd blijkbaar niet toegestaan. Moet de politie tijdens spitsuren er het verkeer regelen?

Onze vraag: ziet u hier een oplossing voor en kan u actie ondernemen?

Antwoord 1485:

Verkeerssituatie Gulden Vlies

Het probleem dat u signaleert kent, zo leert navraag (welke we reeds gestart waren toen

de eerste meldingen begin mei opdoken), een dubbele aanleiding:

- een defecte inbellus op de Karel De Stoutelaan
- de tijdelijke situatie – inrichting Beenhouwersstraat ten gevolge de werf – de werken van het project Gulden Roos.

In opvolging van knelpunt 1 werd de detectielus tijdelijk uitgeschakeld waardoor medio mei, kortelings na uw vraagstelling, de problematiek al enigszins normaliseerde. Het spreekt voor zich dat een oplossing voor die lus noodzakelijk is, waarbij ook de aanpassing aan het verkeerslichtenplan (cfr. Actieplan AWW) onze aandacht zal blijven krijgen teneinde nieuwe knelpunten te vermijden dan toch vlug te kunnen laten remediëren door AWW. Wat knelpunt 2 betreft is het zo dat deze inrichting noodzakelijk was en dit tot 2023 gelet op het werfverkeer eigen aan het project Gulden Roos. Uiteraard volgt de dienst Verkeersbelemmeringen van onze lokale politie dit nauwgezet verder op.

Vraag 1486: Raadslid Dirk Barbier (10 mei 2021)

Kruispunt Ezelpoort

Wat hier aangekaart wordt, is waarschijnlijk gevolg van een beslissing van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Dat belet niet dat beleid hierop tussenkomt, invloed laat gelden en antwoord krijgt. Aan dit kruispunt werden heel wat veranderingen aangebracht, met investeringen door het plaatsen van drukknoppen, waarvan enkele overbodig lijken en kunnen vermeden worden.

- het groen licht voor auto's Gulden Vlies richting Bloedput is ook groen licht voor fietsers, maar niet voor de voetgangers. Synchronisatie zou die twee drukknoppen overbodig maken.
- kom je uit de Ezelstraat aan de rechterkant, richting Scheepsdale, dan kan je als fietser de overkant in een geheel bereiken. Als voetganger gebeurt dit in twee stukken door de tussenberm. Terwijl je er wacht om nog die laatste vijf meters te overbruggen, duurt het 12 seconden tot de auto's groen krijgen. In die tijd kan je dit stukje overbruggen.

Ook alweer 2 drukknoppen, terwijl eentje, tussen fietsers en voetgangers, voldoende ware geweest. Maar dit is ook zo op andere plaatsen, waar gezamenlijk oversteken gebeurt.

- auto's voor het kruispunt en komend uit Scheepsdale, worden opgesplitst in 2 rijvakken: rechts slaat af richting Bloedput, was onveilig voor fietsers en voetgangers, die rechtdoor moeten naar de Ezelstraat. Dit werd verholpen door het Agentschap na ons contact.
 - links is voor de auto's die rechtdoor moeten. Ook voor deze, die de Elisabethlaan oprijden, en niet veilig voor de voetgangers, die de baan oversteken richting Ezelstraat.
 - wie als voetganger of fietser rechtdoor moet van de Gulden Vlies- naar de Elisabeth-laan, of omgekeerd, moet er lang wachten. Daar is een drukknop nuttig, die snel reageert.
- Vraag: kunt u daar zelf iets aan veranderen, of het doorgeven aan de betrokken diensten na bezien van de situaties.

Antwoord 1486:

Kruispunt Ezelpoort

De aanpassingen aan dit kruispunt (en andere op het Brugse grondgebied) kaderen in een actieplan van AWW – Vlaamse overheid. We verwijzen naar de website: <https://wegenenverkeer.be/wegen/signalisatie/actieplan-verkeerslichten>.

Bij de opmaak van nieuwe V-plannen (plannen met aanduiding van de verkeerslichtencyclus, de verkeerslichten, ...) wordt ons stadsbestuur normaliter via de lokale politie en de dienst Mobiliteit ook betrokken, maar in een aantal recente dossiers gebeurde dit niet (o.a. Kruispoort). Bij ingrijpende beslissingen wordt een aanpassing veelal ook voorgelegd aan het college en zelfs de provinciale commissie verkeersveiligheid (zie o.m. dossier Scheepsdalelaan x Leopold I / Leopold II-laan). An sich zijn ons stadsbestuur en haar administratie uiteraard de geest van het Actieplan genegen (zie ook o.m. ons engagement naar het SAVE-charter) echter we beseffen dat dit een zeer technische materie is en rekenen daarbij sterk op de expertise van de specialisten van AWW. Sowieso vragen we ook steeds een kort-op-de-bal evaluatie waarin ook onze

diensten actief participeren.

In casu van dit dossier kunnen we zo wijzen op een plaatsbezoek dat op 15 maart 2021 doorging, enkele dagen na de eerste aanpassingen gebeurden. Zowel de dienst Mobiliteit, de lokale politie, AWV alsook De Lijn waren aanwezig, waarna AWV reeds enkele finetuningen verzorgde. Al dienen wij, en AWV, ook te erkennen dat dit punt nog extra opvolging noodzaakt welke we thans ook nog opvolgen tot de situatie andermaal bevredigend is.

Sowieso illustreert dit dossier, maar ook andere dossiers die recent uitgevoerd werden, dat we alert dienen te zijn. Alert voor een prompte evaluatie. Alert voor een vermijden van een ongelukkige samenloop van werken – omleidingen zoals met de N31. Binnen enkele weken is er daarom een overleg geprikt met o.m. de burgemeester en de provinciaal directeur AWV om lessen te trekken uit de recente aanpassingen van diverse V-plannen op Brugs grondgebied waarbij we verfijnde afspraken zullen maken.

Vraag 1487: Raadslid Geert Van Tieghem (10 mei 2021)

Aantal tussenkomsten/interpellaties Gemeenteraden Brugge anno 2020

Zeer recent werden cijfers gepubliceerd van het aantal schriftelijke vragen van raadsleden aan het college in de loop van 2020.

De gemeenteraad echter is het kloppende democratische hart van onze stad. Hier wordt over belangrijke beleidskeuzes gedebatteerd. Een actieve participatie van de verkozen raadsleden is belangrijk. Gelieve ons – wat 2020 betreft – een globaal overzicht te bezorgen van :

- het aantal tussenkomsten in de gemeenteraden van 2020 per raadslid (niet schepenen)
- het aantal interpellaties in de gemeenteraden van 2020 per raadslid (niet schepenen)

Antwoord 1487:

Aantal tussenkomsten/interpellaties Gemeenteraden Brugge anno 2020

In bijlage een excel-overzicht als antwoord op schriftelijke vraag.
Wij hopen u met deze informatie van dienst te zijn.

Aantal interpellaties 2020

2020		28/jan	18/feb	31/mrt	28/apr	26/mei	30/jun	1/sep	28/sep	26/okt	23/nov	14/dec	Totaal per raadslid in 2020	Totaal per partij in 2020
VLB	Stefaan Sintobin	2	1		2		3	1	2	2	2	2	17	
N-VA	Nele Caus	2						1		1	1		5	VLB 23
N-VA	Pol Van Den Driessch	1	1			1		1	1			1	6	
VLD	Sandrine De Crom	2						1	1				4	
N-VA	Martine Bruggeman	1			2	1							4	N-VA 22
Groen	Janos Braem	1			1	1		1					4	
sp.a	Sandra Wintein	1	1									1	3	
Groen	Charlotte Storme	1	1					1				1	3	Groen 25
VLB	An Braem	1				1	1						3	
Groen	Marleen Ryelandt	1											1	
Groen	Karin Robert		2		1	1	1	1		1		1	8	VLD 5
Groen	Andries Neiryck		1		1	1				1		1	5	
N-VA	Dirk Barbier	1								1			2	
sp.a	Annick Lambrecht					1				1	1		3	sp.a 7
sp.a	Pascal Ennaert						1						1	
Groen	Raf Reuse							1	1		1	1	4	
VLB	Yves Buysse						1			2		1	3	CD&V 1
N-VA	Geert Van Tieghem							1	1		1	2	5	
CD&V	Olivier Strubbe									1			1	
VLD	JM De Plancke										1		1	

Vraag 1488: Raadslid Annick Lambrecht (11 mei 2021)

Geluidsoverlast en trillingen spoorweg Lissewege

Er bereiken ons regelmatig heel wat klachten over geluidsoverlast en trillingen langs de spoorweg Brugge-Zeebrugge in Lissewege. De trillingen zouden scheuren veroorzaken in de woningen langs die spoorweg.

De geluidsoverlast zou optreden door het hard afremmen van de treinen en de lange remafstand vanaf de terreinen van FC Lissewege tot de fietssnelweg richting Zwankendamme. Wat we ook vaak horen zijn klachten over goederentreinen die 's nachts in volle voort over de sporen denderen terwijl ze overdag wat vertragen en het geluid dus wat draaglijker maken. Bewoners namen reeds talloze keren contact op met Infrabel met de vraag naar geluidsmetingen, tot nu toe zonder veel gehoor. Daarnaast worden bewoners van Lissewege ook vaak geconfronteerd met lange wachttijden aan de gesloten overweg voor er een trein passeert.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Hoe ver staat het met het dossier van de insleuving van de spoorweg in Lissewege?
2. Welke stappen zal de stad ondernemen om gehoor te geven aan de klachten over geluidsoverlast? Heeft de stad al contact met Infrabel gehad omtrent de geluidsoverlast en zo neen, is het stadsbestuur bereid deze problematiek op te nemen?

Antwoord 1488:

Geluidsoverlast en trillingen spoorweg Lissewege

Hoe ver staat het met het dossier van de insleuving van de spoorweg in Lissewege?

De gesprekken m.b.t. de vervanging van de overweg in de Stationsstraat lopen momenteel binnen een technische werkgroep, die meermaals per jaar samenkomt. In deze werkgroep zijn alle betrokken overheidsbesturen vertegenwoordigd, met name Infrabel/TUC RAIL, NMBS, AWW, Provincie West-Vlaanderen en ook het stadsbestuur van Brugge. Op vandaag is er nog geen concrete uitwerking van een alternatief voor de overweg in de Stationsstraat. In de technische werkgroep worden verschillende pistes bestudeerd waarbij er maximaal met alle bezorgdheden en noodzakelijke voorwaarden wordt rekening gehouden. Zodra deze uitwerking voldoende gerealiseerd is, zal het dossier aan het college van burgermeester en schepenen van Brugge voorgelegd worden. Alle partners willen voortgang maken in dit complexe dossier, we stellen dan ook in de werkgroep alles in het werk om zo snel als mogelijk naar het college te kunnen stappen.

Welke stappen zal de stad ondernemen om gehoor te geven aan de klachten over geluidsoverlast? Heeft de stad al contact met Infrabel gehad omtrent de geluidsoverlast en zo neen, is het stadsbestuur bereid deze problematiek op te nemen?

Er zijn voor spoorverkeer geen geluidsnormen voorhanden, waardoor er niet kan gehandhaafd worden door de stad. Dit betekent niet dat vanuit de stad geen stappen zijn ondernomen.

In 2012 en 2015 werden er 2 klachten ingediend door burgers uit Zwankendamme over lawaaihinder afkomstig van de goederentreinen. Op dat moment zijn er een aantal geluidsmetingen uitgevoerd door de erkend geluidskundige van het stadslabo en werden de meetresultaten aan deze burgers bezorgd.

Eind 2020 werd er één klacht overgemaakt aan dienst Handhaving Milieu i.v.m. geluidsoverlast van treinen te Lissewege. Er werd vervolgens contact opgenomen met Infrabel voor een stand van zaken. Recent werd opnieuw contact opgenomen m.b.t. deze problematiek en ontvingen we onderstaand antwoord:

Infrabel/TUC RAIL heeft op 11 mei 2021 een toelichting gegeven aan de burgermeester omtrent de geluidproblematiek te Lissewege. Sinds 2017 worden er jaarlijks geluidsmetingen uitgevoerd [nu in opdracht van Infrabel/TUC Rail red.], conform met de bepalingen van de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de bundel Zwankendamme. In 2021 wordt nog een bijkomende geluidsmeting gepland. Dat de goederentreinen 's nachts sneller zouden rijden, blijkt niet uit de gegevens van Infrabel, en is wellicht een subjectieve gewaarwording.

Er werden intussen talrijke geluidswerende maatregelen door Infrabel/TUC RAIL genomen, w.o. de plaatsing van geluidsschermen in combinatie met raildempers, de aanleg van een volumebuffer, de aanleg van stevige funderingen in de bedding van de sporen, geluidsarmere wissels, ... Verder nemen ook de spooroperatoren acties waaronder de geleidelijke retrofit en vernieuwing van de goederenwagens waarbij deze geluidsarmer worden. In het meetpunt te Lissewege is het geluidsniveau met meer dan 10 dB afgenomen sinds de eerste meting tijdens de MER studie. De doortrekking van de geluidsschermen en raildempers t.h.v. de huidige overweg (nadat deze overweg is vervangen door ongelijkgrondse kruisingen), alsook de verdere retrofit en de vernieuwing van het bestaande wagenpark, zullen beslist verder bijdragen aan een verdere reductie van de geluidshinder bij de spoordoortocht te Lissewege.

Meerdere internationale en ook eigen studies, onder andere uitgevoerd te Lissewege, sluiten uit dat het treinverkeer trillingen veroorzaakt die schade kunnen veroorzaken voor woningen op meer dan 5 meter van de sporen. Voor woningen dicht bij het spoor blijft dit zeer onwaarschijnlijk.

De trillingen kunnen wel voelbaar en hinderlijk zijn. Wij volgen de staat van onze sporen op en voeren elk noodzakelijk onderhoud uit om deze hinder tot een minimum te beperken.

Daarnaast kan er ook opgemerkt worden dat voor het spoorwegverkeer er geluidsbelastingkaarten en actieplannen moeten worden opgemaakt in uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai. Deze kaarten geven aan wat de geluidsbelasting is in de omgeving van de belangrijkste spoorwegen onder andere in agglomeraties in Vlaanderen, waaronder ook Brugge. Alle info hieromtrent is terug te vinden op de website van departement Omgeving - <https://omgeving.vlaanderen.be/geluidsbelastingkaarten> en <https://omgeving.vlaanderen.be/geluidsactieplannen>

Vraag 1489: Raadslid Jos Demarest (15 mei 2021)

Kabel over voetpad voor laden van elektrische voertuigen

Het college heeft begin mei beslist om inwoners toelating te geven om een kabel over het voetpad te leggen om hun wagen op te laden op het openbaar domein met eigen stroom. Belangrijke voorwaarde is het plaatsen van een degelijke en voldoende zware laadmat over de kabel en het naleven van enkele richtlijnen

Hierbij een aantal vragen.

- 1) Wat is het verschil tussen voorwaarde en richtlijnen?
- 2) Waarom zijn de voorwaarde en richtlijnen niet opgenomen in een politiereglement?
- 3) Is er een meldingsplicht voorzien voor het installeren van een dergelijk laadpunt?
- 4) Hoe zal de handhaving gebeuren?
- 5) Waarom wordt niet opgelegd dat de volledige kabel die zich op het voetpad bevindt moet overdekt zijn met een kabelmat? Er is ook niet voorzien in een minimumafmeting van de mat.
- 6) Is de overrijdbaarheid van kabel met mat proefondervindelijk nagegaan met ervaringsdeskundigen en dit voor alle vormen van rolstoelen en rollators?

Antwoord 1489:

Kabel over voetpad voor laden van elektrische voertuigen

1) De voorwaarde van het gebruik van de kabelmat wordt ook vermeld bij de richtlijnen. Er is voor ons dus geen verschil tussen de termen voorwaarde en richtlijnen. Het gaat om punten/eisen die in acht moeten worden genomen ('moet', 'dient', 'kan niet'...).

2) Het bestuur en de politie gaan ervan uit dat de richtlijnen, zoals ze nu en voorlopig zijn

vastgelegd, voldoende moeten zijn, ook voor het onderbouwen van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij een mogelijk ongeval. Het lijkt ons beter even de ervaringen van de komende tijd af te wachten vooraleer iets te vatten in een politieverordening die dan erg nauwkeurig en allesomvattend moet zijn.

3) De burger heeft geen meldingsplicht.

4) Het spreekt vanzelf dat de politie tijdens haar aanwezigheid op de openbare weg (in de praktijk zullen dit vooral de wijkagenten zijn, hierbij ondersteund door de gemeenschapswachten) een en ander zorgvuldig zal monitoren en bij onregelmatigheden of onvoorzichtigheden de gebruikers van elektrische voertuigen zullen aanspreken.

5) Er is geen bepaling inzake minimumafmeting van de laadmat. De meeste voetpaden in het centrum voldoen aan de minimumnorm van anderhalve meter waardoor de volledige breedte van het voetpad zal bedekt zijn. We gaan er ook van uit dat de opgelegde richtlijnen voldoende duidelijk zijn en rekenen op de verantwoordelijkheid en burgerzin van onze inwoners om geen gevaarlijke situaties te creëren. Indien blijkt dat dit niet voldoende is, kan dit alsnog aangepast worden en zal een aangepaste communicatie verschijnen op de website.

6) De overrijdbaarheid van de kabel met mat werd vooraf getest. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat gebruikers van het trottoir, al dan niet met een vervoermiddel (kinderwagen, rollator, rolstoel), hiervan grote hinder zullen ondervinden.

Vraag 1490: Raadslid Geert Van Tieghem (17 mei 2021)

Verkeersveiligheid in de Vooruitgangstraat te Assebroek

Door wegwerkzaamheden in de Bossuytlaan in Assebroek is de vernoemde laan ter hoogte van de Vossensteert tijdelijk afgesloten. Hierdoor verplaatst het gemotoriseerde verkeer zich via de August Derrestraat naar de Vooruitgangstraat. Diverse bewoners van de Vooruitgangstraat maken er ons attent op dat er thans in de Vooruitgangstraat door auto's, autobussen en camions veel te hard gereden worden. De maximale toegelaten snelheid van 30 km/uur wordt er vaak (fors) overschreden. De verkeersveiligheid (ook voor de zwakke weggebruiker zoals de fiets) in de straat is er dan ook ver zoek, volgens sommige bezorgde bewoners. Het gaat er van kwaad naar erger, dixit de bewoners.

- Is deze problematiek bekend bij het stadsbestuur ?
- Zo ja, welke maatregelen zal de stad ondernemen om de verkeersveiligheid in deze straat terug te normaliseren ?
- Heeft de stad in de afgelopen 2 jaren (2019-2021) een projectmatige snelheidsprocedure opgestart of is de stad bereid om dit nu te doen ?
- Kan de stad dringend een preventief snelheidsindicatiebord plaatsen in de Vooruitgangstraat, teneinde de bestuurders te sensibiliseren en aldus een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen ?
- Werden er in de Vooruitgangstraat in de voorbije 2 jaren repressieve snelheidscontroles uitgevoerd ? Zo ja, met welk resultaat ? Overweegt de stad om deze controles nu uit te voeren, gelet op de vernoemde problematiek ?

Mogen wij u vragen om deze bekommernissen ernstig te nemen, een onderzoek ter plaatse in te stellen en de nodige maatregelen te nemen, teneinde de verkeersveiligheid in deze straat te verhogen ?

Antwoord 1490:

Verkeersveiligheid in de Vooruitgangstraat te Assebroek

In de Vooruitgangstraat werden geen recente snelheidsmetingen uitgevoerd. Er werden tot nog toe geen meldingen aan het stadsbestuur overgemaakt over overdreven snelheid. Om de verkeerssituatie daar te onderzoeken, zal de lokale politie in deze straat een

projectmatige snelheidsprocedure opstarten. Dit betekent concreet dat er in eerste instantie, rekening houdend met enkele weken wachtperiode, een anoniem telapparaat zal geplaatst worden zodat objectieve gegevens over de verkeerssituatie kunnen verkregen worden. Als blijkt 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 significant effect heeft op het verkeersgedrag, dan zullen gerichte repressieve snelheidscontroles worden uitgevoerd tijdens de piekmomenten. In laatste instantie, wanneer alle positionele maatregelen geen effect zouden hebben, kunnen bijkomende infrastructurele maatregelen worden onderzocht.

Vraag 1491: Raadslid Jasper Pillen (19 mei 2021)

Speelplein De Grendel

Het speelplein achter het administratief centrum De Grendel zal voorzien worden van extra speeltuigen

(voorzien voor lente 2021).

Ik heb de volgende vragen:

- Wanneer zullen de speeltuigen geplaatst worden? Zal de timing behouden blijven?
- Verschillende bewoners informeerden ook of er geen kleinschalige sport- infra kan voorzien worden op het relatief grote terrein, een minipitch wordt daarbij genoemd. De minipitch aan de sportvelden van Koolkerke ligt voor de jongere kinderen (die ook veel plezier hebben aan het kleinschalige van een minipitch) relatief ver.

Antwoord 1491:

Speelplein De Grendel

We staan achter het idee van kleinschalige sportinfrastructuur op het openbaar domein en namen dat ook op in het beleidsprogramma. In coronatijden werd dergelijke infrastructuur nog meer gebruikt dan anders.

Vanuit Sport is er de intentie om de komende maanden met dienst Openbaar domein nieuwe locaties aan te duiden voor dergelijke faciliteiten en telkens goed te onderzoeken op welke leeftijdsgroepen we ons richten met welk type sportinfrastructuur. Dat kan een minipitch zijn, maar even goed een vaste pannavoetbalarena.

Vraag 1492: Raadslid Annick Lambrecht (19 mei 2021)

Gevaarlijke situatie fietsers kruispunt Beenhouwersstraat-Gulden Vlieslaan – opvolgingsvraag

In antwoord op mijn vorige vraag over de veiligheid voor fietsers op het einde van de Beenhouwersstraat kreeg ik volgend antwoord:

“Recent werd, een geleiding (“huppelmarkering”) over de kleine ring aangebracht door AWV wat o.i. tegemoet komt aan de vraag voor een duidelijkere positie van de fietser.

Tevens deelde AWV ons mee dat ook vanuit het team Elektrische Weginstallaties en het District nog onderzocht zal worden of en hoe het kruispunt en in het bijzonder de fietsbewegingen geoptimaliseerd kunnen worden. Hierover zal uiteraard nog in overleg gegaan worden met de dienst mobiliteit en de lokale politie.”

Dank reeds voor dit uitvoerig antwoord, maar graag kom ik nog even terug op het deel van de vraag over het laatste stuk Beenhouwersstraat, net voor het kruispunt met de Gulden-Vlieslaan:

“Op het einde van de Beenhouwersstraat, net voor de verkeerslichten, wordt de fietser richting ring een beetje ‘aan zijn lot overgelaten’. Er is immers geen aanduiding waar de fietser zich best begeeft om veilig de ring over te steken of mee te draaien richting Gulden-Vlieslaan. Bijgevolg rijden auto’s en fietsers daar wat door elkaar op de voorsorteerstrook.”

Graag had ik hier nog even op terug gekomen:

1. Heeft het stadsbestuur plannen om de positie van de fietser in dit laatste stuk, waar de parkeerstrook en het fietspad stopt, duidelijker te maken en zo ja, op welke manier?

Antwoord 1492:

Gevaarlijke situatie fietsers kruispunt Beenhouwersstraat-Gulden Vlieslaan – opvolgingsvraag

Naar aanleiding van de reeds met u teruggekoppelde optimalisatie van het kruispunt werd de situatie in de Beenhouwersstraat ook reeds onderzocht. An sich zou hier ook in theorie een fietsopstelstrook kunnen voorzien worden, echter dit is geen eenvoudige oefening. Primo omdat een toeleidend fietspad nodig is, welke in een straat met een beperkte breedteprofiel geen sinecure is. Secundo zou dit ook een impact op een parkeerstrook in de poortstraat impliceren, wat hier geen evidentie is gelet op de hoge parkeerdruk. Thans werd echter nog geen beslissing ten gronde genomen daar sowieso tot in 2023 hier geen optimalisatie mogelijk is gelet op de tijdelijke inrichting ten gevolge de werfontsluiting van het project Gulden Roos. We zullen naderhand wel i.s.m. AWV een evaluatie maken.

Vraag 1493: Raadslid Andries Neiryck (20 mei 2021)

Snoeiwerkzaamheden graskanten en plantsoenen

Ondanks een algemene vraag om in de maand mei niet te maaien worden in Brugge op verschillende locaties graskanten en plantsoenen gemaaid. Dit staat haaks op de goeie initiatieven die ik zie gebeuren in onze stad. Deelt de groendienst van Brugge dan niet de bezorgdheid voor ons leefmilieu en onze biodiversiteit? Wat is de visie van het stadsbestuur hieromtrent? Kan dit bijgestuurd worden?

Antwoord 1493:

Snoeiwerkzaamheden graskanten en plantsoenen

In het stedelijk maaibeheer wordt voor elke locatie afgewogen of een extensiever maaibeheer mogelijk is. Een belangrijk afwegingspunt is de acceptatiegraad van onze bevolking. Er is meer begrip voor en minder weerstand tegen extensief maaibeheer in een natuurcontext of op een landelijke wegberm dan in de context van een "klassiek" park of bvb. bij gazons in woonwijken.

Desondanks merken we dat er langzaam maar zeker een evolutie is in de publieke opinie. Hierop trachten we vanuit de stad in te spelen, onder meer door de aanplant van bloembollen, door onze sensibilisering ifv bijenplan, en dergelijke.

Gezien de Stad Brugge in 2020 de titel 'Bijenvriendelijkste gemeente van Vlaanderen' kreeg is het duidelijk dat er binnen het stedelijk groenbeheer veel aandacht is voor biodiversiteit.

Vraag 1494: Raadslid Carlos Knockaert (24 mei 2021)

Kinderopvang

Welke zijn de financiële stromen van stadswege naar De Blauwe Lelie? Op welke gebieden ondersteunt de stad de werking van kinderopvang De Blauwe Lelie?

Ik had dat graag geweten in het kader van het sociaal tarief dat in de buitenschoolse opvang zou worden ingevoerd en de tussenkomst daarin van stadswege.

De opvangvoorzieningen moeten daarbij een deel uit eigen middelen bijleggen. Komt stad Brugge of ocmw daarin bijkomend tussen?

Antwoord 1494:

Kinderopvang

Van stadswege is er een jaarlijkse tussenkomst voor de door De Blauwe Lelie overgenomen dienstverlening van Stad Brugge. Het betreft het kinderdagverblijf Knuffel, BKO Ravotter, BKO Paddenstoel, Peutertuin Zonnebloem en Peutertuin Oogappel. Het gaat om een jaarlijks bedrag van 580.000 euro. Gezien de slechte staat van de overgedragen infrastructuur, zijn er ook projectgebonden infrastructuurtoelagen.

Voorts is er een jaarlijkse stadstussenkomst in het kader van de terugbetaling van AXIbonnen (+- 1.500 euro op jaarbasis), een jaarlijkse stadstussenkomst in het kader van LDE (+- 52.000 euro – Lokale diensteneconomie) en nog enkele kleinere projectgebonden vergoedingen (+-2.000 euro). Voormelde tussenkomsten zijn niet specifiek voor De Blauwe Lelie. Ook andere organisaties die aan de voorwaarden voldoen komen hiervoor in aanmerking.

Er is geen toelage vanwege de stad naar De Blauwe Lelie die rechtstreeks in relatie staat met het aanbieden van het sociaal tarief buitenschoolse kinderopvang.

Vraag 1495: Raadslid Karel Scherpereel (26 mei 2021)

Regeling voor leveren/afhalen materiaal van de uitleendienst

Omdat we met drie klassen op plattelandsklassen gaan naar de Sint-Pietersplas en binnen niet mogen eten zijn we genoodzaakt om tenten, tafels en stoelen te huren. Heel vlot werd ik te woord gestaan door een vriendelijke dame die me kort een paar reglementen doorgaf. Ik fronste echter mijn wenkbrauwen dat we de vier tenten zelf moeten afhalen aan de Laconiastraat en dat ze de klapstoelen en grote plooi tafels (die ook in de Laconiastraat staan) zouden leveren aan de Sint-Pietersplas.

Het reglement zegt echter zwart op wit dat kampmateriaal moet afgehaald worden en dat dat ander materiaal gebracht kan worden. We betalen met graagte de meerprijs van het vervoerstarief. Maar wees nu eerlijk: lijkt het niet simpel als de tafels en stoelen worden geladen daar nog vier tenten bij te leggen en naar dezelfde plaats te brengen. Ik begrijp dat er regels zijn en dat men ze goed moet opvolgen maar bestaat er geen regel om dat hier van situatie tot situatie te bekijken. Dit komt tevens de duurzaamheid (minder keer rijden met een wagen) ten goede en bezorgt ons alvast minder kopzorgen.

Mijn vraag luidt dus: Is het niet mogelijk in de toekomst die regelgeving toch enigszins aan te passen en de groepstenten en shelters buiten het kamp- en kookmateriaal te halen. (Dit zijn toch heel grote stukken die men niet vlotjes in een auto bergt hé?) Of werd dit vroeger reeds gedaan en waren er nare gevolgen aan verbonden?

Antwoord 1495:

Regeling voor leveren/afhalen materiaal van de uitleendienst

Het kampmateriaal (waaronder tenten) is Jeugddienst materiaal en werd toegevoegd aan de uitleendienst in 2016 samen met materiaal van de sportdienst. Sedert 2017 is de uitleendienst het centraal ontleenpunt eventmateriaal voor de klant.

Kampmateriaal is bedoeld voor jeugdbewegingen die op kamp gaan buiten grondgebied Brugge. In regel doen stadsdiensten geen transporten buiten grondgebied Brugge. Het is ook het enige materiaal dat voor gebruik buiten grondgebied Brugge kan ontleend worden. Het transport ervan wordt voor de jeugdbewegingen door de Jeugddienst georganiseerd, die hiervoor een privé-firma aanstelt en betaalt. Omdat het kampmateriaal voornamelijk door jeugdbewegingen wordt ontleend is in het ontleenreglement opgenomen dat kampmateriaal niet door de uitleendienst wordt vervoerd.

Het is inderdaad niet logisch en ook weinig efficiënt als een transportopdracht uitgevoerd

wordt voor een bepaald(e) event/activiteit op Brugs grondgebied, er onderscheid wordt gemaakt in materiaal dat wel wordt vervoerd en materiaal dat niet wordt vervoerd. Bij een eerstvolgende aanpassing van het ontleenreglement zal worden opgenomen dat alle event materiaal, met uitzondering van het audio/visueel materiaal tegen betaling kan vervoerd worden. De uitzondering om het audio/visueel materieel niet te laten vervoeren door de uitleendienst heeft te maken met de aard van het materiaal, elektrisch, (weers)gevoelig en beter niet vervoeren met een vrachtwagen. Eventmateriaal wordt ook vaak geplaatst op locaties waar nog niemand aanwezig is van de organisatie en het is daarom bijkomend niet aangewezen om dergelijk prijzig materiaal onbewaakt achter te laten.

Vraag 1496: Raadslid Stefaan Sintobin (27 mei 2021)

Huisdierstickers

In mei 2018 werd een eerste versie van de 'uniforme huisdiersticker' gelanceerd. De sticker moet in één oogopslag duidelijk maken welke huisdieren zich in een woning bevinden zodat de hulpdiensten, bijvoorbeeld in geval van brand, ook de dieren kunnen redden. De lokale besturen konden de sticker bestellen bij de Vlaamse overheid en ze gratis ter beschikking stellen van hun inwoners. 229 van de (toen !) 308 Vlaamse steden en gemeenten bestelden in totaal 400 000 stickers.

Begin oktober 2020 kondigde de Vlaams minister van Dierenwelzijn de lancering van 500 000 exemplaren van de vernieuwde huisdiersticker aan. De sticker kreeg een nieuwe opmaak en een betere kwaliteit dan de eerste versie. De Vlaamse steden en gemeenten konden de nieuwe huisdiersticker bestellen via de webstek van de Dienst Dierenwelzijn. Opnieuw betaalde de Vlaamse Overheid de druk- en verzendkosten zodat de stickers gratis aan de inwoners kunnen worden aangeboden.

Hoeveel 'uniforme huisdierstickers' van de eerste versie werden er door inwoners aangevraagd in onze stad? Hoe en waar werden de stickers bekend gemaakt.

Heeft onze stad de nieuwe stickers besteld bij de Dienst Dierenwelzijn ?

Zo ja, hoeveel exemplaren ? Op welke manier(en) worden de inwoners daarover geïnformeerd ? Zo niet, waarom niet ? Zal het bestuur alsnog proberen om deze nieuwe en verbeterde versie te bestellen ?

Antwoord 1496:

Huisdierstickers

Het college van burgemeester en schepenen besliste in zitting van 4/6/2018 om een eigen Brugse huisdiersticker met logo 'Brugge – diervriendelijke stad' gratis ter beschikking te stellen van de burger.

Sinds 6/7/2018 kunnen burgers deze sticker ophalen in het Huis van de Bruggeling / gemeenteafdeling. <https://www.brugge.be/huisdierensticker>

In 2018 en 2019 werden telkens 3000 stickers besteld. De voorraad wordt tijdig aangevuld, mogelijk zal een nieuwe bestelling van 3000 stickers ook dit jaar nodig zijn. We geven er de voorkeur aan om onze eigen sticker, gepersonaliseerd voor Brugge, aan te bieden eerder dan in te gaan op het aanbod vanuit Vlaanderen.

Vraag 1497: Raadslid Stefaan Sintobin (31 mei 2021)

Top 10 aantal ingediende interpellaties tot nu

Schriftelijke vraag van Stefaan Sintobin aan het College over de ingediende interpellaties. Recent werd een top 10 vrijgegeven van gemeenteraadsleden die het meest aantal schriftelijke vragen hadden gesteld. Het instrument van schriftelijke vragen is uitermate geschikt om extra

informatie, cijfers, data,...op te vragen. Om het beleid te controleren en kritisch te benaderen heb je de meer zwaarwichtigere politieke instrumenten: tussenkomsten bij agendapunten en interpellaties.

Graag kreeg ik dan ook een top 10 lijst van gemeenteraadsleden met het meest aantal interpellaties sedert het begin van de legislatuur tot nu.

Antwoord 1497:

Top 10 aantal ingediende interpellaties tot nu

Interpellaties	2019	2020	2021 t/m mei	TOTAAL
Stefaan Sintobin	9	17	16	39
Nele Caus	8	5	6	19
Karin Robert	6	8	5	18
Sandrine De Crom	7	4	5	16
Pol Van Den Driessche	4	6	5	14
Janos Braem	5	4	3	12
Geert Van Tieghem	4	5	3	12
Charlotte Storme	6	3	1	10
Sandra Wintein	4	3	4	10
An Braem	4	3	2	9
Annick Lambrecht	3	3	3	8
Dirk Barbier	4	2	1	7
Martine Bruggeman	1	4	2	7
Andries Neiryck	0	5	2	7
Marleen Ryelandt	5	1	0	6
Raf Reuse	1	4	1	6
Yves Buisse	1	3	2	6
Olivier Strubbe	2	1	2	5
Alexander De Vos	3	0	1	4
Pascal Ennaert	1	1	0	2
Mieke Hoste	1	0	1	2
Karel Scherpereel	1	0	1	2
Brigitte Balfoort	1	0	1	2
Jasper Pillen	0	0	2	2
JM De Plancke	0	1	0	1
Dolores David	1	0	0	1
Florian De Leersnyder	1	0	0	1
Wouter Bossuyt	0	0	1	1
Joannes Logghe	0	0	1	1
Benedikte Bruggeman	0	0	1	1
Totaal	83	83	73	239

Vraag 1498: Raadslid Janos Braem (31 mei 2021)

Scheepsdaelelaan en Leopold I-laan

Op het kruispunt Scheepsdaelelaan en Leopold I-laan is er tot ons groot genoeg conflictvrije lichtenregeling ingevoerd voor voetgangers en fietsers. Toch leidt dit tot een mindere doorstroming voor de bussen van De Lijn.

- Is er hier sprake van een evaluatie na een bepaalde periode?
- Kan de lichtenregeling aangepast die voor bussen van De Lijn een goede doorstroming betekenen, terwijl alles toch conflictvrij is?
- Kan er gewerkt worden met een automatisch groen als er een bus afkomt?

Antwoord 1498:

Scheepsdaelelaan en Leopold I-laan

Ten tijde van uw vraagstelling was de situatie inderdaad nog niet ideaal, noch voor De Lijn noch voor andere weggebruikers. De kern van het probleem ligt in een ongelukkige

samenloop van omstandigheden die de wet van Murphy jammer genoeg onderschrijft. Zo kende de heraanleg van het kruispunt een serieuze en onverwachte vertraging door de vaststelling van bodemverontreiniging. Ondertussen kwamen de werken N31 (Expresweg) in een nieuwe fase en zou dit de druk op diverse wegen verhogen ... waardoor het kruispunt versneld moest worden vrijgegeven. Echter daardoor is het kruispunt (en de verkeerslichtenprogrammatie) nog niet af en zijn er nog problemen.

Eén van die problemen is dat de inbellussen voor De Lijn nog niet geplaatst waren (welke zouden betekenen dat de bus inderdaad, zoals u bepleit, groen licht krijgen bij nadering kruispunt). We kregen ondertussen bericht dat AWV op 28 mei opdracht gaf aan haar aannemer om het kruispunt te finaliseren. Hierdoor konden eind mei reeds de inbellussen gerealiseerd en geactiveerd worden. Hierdoor werden naderhand ook andere spreekwoordelijke puntjes op de i geplaatst.

Vraag 1499: Raadslid Sandrine De Crom (31 mei 2021)

Openbaar zelfreinigend toilet Visartpark

Al vele jaren pleit ik in de Brugse gemeenteraad voor een openbaar zelfreinigend toilet in het Graaf Visartpark. Er zijn mooie modellen in hout die perfect zouden opgaan in het geheel, zonder storend te zijn. Het Visartpark is het kloppend hart van Kristus Koning en trekt steeds meer volk.

We kunnen ondertussen al enkele jaren tijdens de zomermaanden genieten van de Pop-up Bar Visart, die gelukkig zelf instaat voor sanitaire voorzieningen. De rest van het jaar blijft echter problematisch op sanitair vlak en dit voor alle bezoekers, jong en oud. De mooie, groene stoeltjes en de gezellige picknick banken zorgen voor gezelligheid en het samenkomen onder vrienden, met een hapje en een drankje - zeker in deze tijden van corona. Uiteraard hoort daar ook een toilet bij. Dit is een basisdienstverlening naar de bezoeker van het park, lijkt mij.

Graag wou ik van u weten of en wanneer precies dit openbaar zelfreinigend toilet er nu effectief komt. De buurt en de vele bezoekers van het Graaf Visartpark zouden u heel dankbaar zijn!

Antwoord 1499:

Openbaar zelfreinigend toilet Visartpark

We werken aan een globaal plan om voor het ganse grondgebied van Brugge voldoende toiletmogelijkheden te voorzien. Efficiëntie en een goed evenwicht tussen inzet van middelen en gebruiksgemak worden in deze oefening meegenomen. De kostprijs van een zelfreinigend toilet is namelijk niet te onderschatten. Zo kan ik u meegeven dat het zelfreinigend toilet in de Kuipersstraat naast de aankoopprijs ook nog een jaarlijkse kost van 30.000 euro per jaar voor hygiënische schoonmaak en 10.000 euro per jaar voor technisch herstel aan de Stad kost. Daarboven komen dan nog extra interventies en herstellingen.

We kijken dan ook steeds of er alternatieve oplossingen zijn. Voor het Visartpark is een dergelijk alternatief op 2 minuten te voet stappen aanwezig, namelijk het Jan Guilini zwembad. Deze vrij toegankelijke toiletten zijn 6 dagen op 7 geopend, waarvan tijdens de vakantieperiodes twee dagen tot 22u. Zoals u aangeeft voorziet ook de pop-up bar in een toiletvoorziening tijdens de (drukkere) zomermaanden. Dit aanbod lijkt ons op dit ogenblik te volstaan, maar het Visartpark wordt, zoals hierboven al vermeld, meegenomen in de globale oefening die lopende is.