

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

24ste jaargang

nr. 38 – 29 oktober 2019

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 1057: Raadslid Dirk Barbier (21/08/2019)

Buurtmoment St Jozef - Mobiliteit - Noorweegse Kaai en Gemene Weidestraat

Wij ervaren grote bezorgdheid bij de bewoners Noorweegse Kaai. Hun wonen wordt veranderd door heraanleg van de straat, met vele faciliteiten voor wandelaars en fietsers.

Fietsen gebeurt in beide richtingen met snelfietsers en electric speed pedelecs. Ook bakfietsen in de twee richtingen, nemen heel wat laterale ruimte in.

Dit totaal vermindert bij de inwoners fel hun gevoel van veiligheid.

De Gemene Weidestraat werd afgesloten met een karperblok, waardoor hun doorgang bij autorijden sterk beperkt werd.

Vraag:

Kan er met de bewoners overlegd worden hoe hun veiligheid en mobiliteit kan gegarandeerd worden?

Antwoord 1057:

Buurtmoment St Jozef - Mobiliteit - Noorweegse Kaai en Gemene Weidestraat

De Noorweegse Kaai, vanaf de dam tot aan het kruispunt met de Fortbekeweg, wordt momenteel heraangelegd en zal omgevormd worden tot een fietsstraat. Nu is dit al een veel gebruikte fietsroute, zowel functioneel al recreatief. De Noorweegse Kaai is nu enkel toegankelijk voor plaatselijk verkeer (bewoners Noorweegse Kaai en Fortbekeweg) en dus niet voor doorgaand verkeer.

De bewoners van de Noorweegse Kaai en de Fortbekeweg zullen in de toekomst nog altijd naar hun woning kunnen met de wagen via deze route. De weg wordt iets smaller aangelegd, maar er zijn voldoende uitwijkmogelijkheden zodat het kruisen van voertuigen veilig zal kunnen verlopen.

Het 'karperblok' is een mensluis die werd aangebracht in 2015 om het sluipverkeer in de Noorweegse Kaai te vermijden. Veel bestuurders laptten het plaatselijk verkeer aan hun laars en

gebruikten deze route om de Romboudswijk te bereiken. Omdat dit voor onveilige situaties zorgde, werd beslist in het college van burgemeester en schepenen van 1 juni 2015 om op het kruispunt met de Gemeneweidestraat een harde knip in de vorm van een mensluis te voorzien. Voetgangers en fietsers kunnen zo nog door, maar ook de ruiters en hun koetsen. De bewoners van de Romboudswijk kunnen hun woning bereiken via de Brugse Steenweg. Het wegnemen van deze mensluis zou er net voor zorgen dat de onveiligheid in de Noorweegse Kaai opnieuw toeneemt.

Er wordt geen overleg met de bewoners georganiseerd omdat er bij de diensten geen vragen binnenkwamen die daartoe nopen. Moest blijken dat de bewoners vragende partij zijn, kunnen wij dit wel organiseren.

Vraag 1058: Raadslid Jasper Pillen (14/10/2019)

Beleid omtrent elektrische voertuigen

Elektrisch rijden zit mondiaal in de lift. In ons land is deze shift minder snel dan in Noord-Europa of Nederland. Lokale overheden kunnen deze shift helpen.

Brugge installeerde tijdens de vorige legislatuur op enkele locaties laadpalen. Ik heb de volgende vragen:

- * hoe evalueert men deze aanpak om her en der wat laadpalen te zetten?
- * worden het aantal laadbeurten per locatie bijgehouden? Zo ja, kan ik een overzicht sinds 1 januari krijgen?
- * werden al parkeerplaatsen met laadpalen geschraapt? Werden al nieuwe parkeerplaatsen ingericht?

Bij ons is de aanpak verschillende dan in bv. Nederland waar de nieuwe gebruiker van een elektrisch voertuig een laadpaal kan aanvragen in zijn/haar buurt of straat. Op die manier is men zeker dat de paal ook gebruikt zal worden. In Brugge en ook algemeen in Vlaanderen werden laadpalen gewoon op enkele plaatsen neergezet.

Ik heb de volgende vragen:

- * kan een Bruggeling een laadpaal in zijn/haar straat vragen? Wat zijn de regels en hoe werkt dit in de praktijk?
 - * indien niet: kan een Bruggeling een laadpaal in zijn/haar buurt vragen?
 - * indien ook niet: hoe ondersteunt de stad dan de verdere elektrificatie van het wagenpark?
- Immers, bewoners zullen pas overwegen elektrisch te rijden als zij ook bij hen in de buurt relatief snel kunnen laden.

Antwoord 1058:

Beleid omtrent elektrische voertuigen

De Vlaamse overheid wil de doorbraak van milieuvriendelijke voertuigen bevorderen. Aan de hand van een actieplan 'Clean Power for Transport' wil ze gevolg geven om de emissies bij het rijden, de productie van brandstof en van het voertuig zelf, te verminderen door in te zetten op alternatieve brandstoffen/energie, milieuvriendelijke voertuigen en bijhorende infrastructuur.

Volgens het Clean Power For Transport- plan (CPT) dat de uitrol van basisinfrastructuur op het Brugse grondgebied voor de periode 2017-2020 regelt, dienen er, uiterlijk eind 2020, 61 publieke laadpalen voorzien te worden. Voor de plaatsing, de aansluiting en de aanbesteding heeft de stad

Brugge in zitting van 1 augustus 2016 beslist om beroep te doen op de diensten van Eandis. De aanbesteding werd in mei 2017 aan de Nederlandse leverancier Allego gegund.

De 61 laadpalen die geplaatst moeten worden, zijn verspreid over vier jaar:

- 2017: 17
- 2018: 12
- 2019: 12
- 2020: 20

De voorbije twee jaren hebben we telkens de vereiste aantallen gehaald waardoor er nu 29 laadpalen op het grondgebied staan. Voor 2019 hebben we al 4 locaties bepaald die in juli in het college van burgemeester en schepenen beslist werden.

De keuze voor de locaties gebeurt op twee verschillende manieren. We proberen vanuit de stad uit voor een geografische spreiding te zorgen over het volledige grondgebied zodat e-rijders overal terecht kunnen. Daarnaast worden ook de vragen van bewoners die over een elektrische auto beschikken meegenomen volgens het principe paal volgt wagen. Van de 29 geplaatste en 4 nog te beslissen laadpalen is er slechts één locatie het gevolg van een aanvraag van een burger.

Bij een aanvraag volgens het principe paal volgt wagen, wordt er eerst gekeken als er al laadinfrastructuur aanwezig is in een straal van 500 meter rond de woning van de aanvrager. Als dit het geval is, wordt de aanvrager daar naartoe verwezen.

De stad staat enkel in voor het inrichten van de parkeerplaatsen bij de laadpalen. De kosten voor het plaatsen van de laadpalen zitten vervat in de overeenkomst met Fluvius en zijn dus ten laste van de aanbieder. Aangezien de inrichting van de parkeerplaatsen in regie kan gebeuren, hebben we hiervoor geen specifiek budget voor voorzien.

Naast de publieke laadpalen die op openbaar domein staan, zijn ook alle parkings van Interparking uitgerust met laadpalen voor elektrische wagens. Deze worden voorlopig niet meegeteld in het totaal van laadpunten in Brugge.

Sinds de deelname aan het CPT-programma werden er geen laadpalen weggehaald. In 2012 werd er wel ingestapt in het EVA-project waarbij 3 laadpalen voor voertuigen voorzien werden (Beursplein, Park en Adriaan de Gerlachestraat) en 4 laadlocaties voor fietsen (Beursplein, Park, Adriaan de Gerlachestraat en de Markt). Dit project had echter geen enkel succes door verschillende redenen. Deze laadpalen werden dan ook allemaal weggenomen.

In bijlage vindt u een overzicht van het verbruik van de laadpalen tot en met 1 februari 2019. We zullen ondertussen nieuwe cijfers opvragen via Fluvius.

Kies Locatie: Brugge		Cijfers tot 1 februari 2019						
				TOTAAL	26.639	2.082	619	
Nr	Laadpaal ID	Locatiennaam	Locatie	Datum In dienst	Datum Uit Dienst (indien paal al uit dienst werd genomen)	Energie- verbruik (kWh)	# Laad- beurten	# Unieke Gebruikers
1	BEALLEG000587	BEL, Brugge, Rademakersstraat 11	Brugge	14/07/2017	0/01/1900	8	2	2
2	BEALLEG000584	BEL, Brugge, P. Dhondtstraat 8	Brugge	21/07/2017	0/01/1900	139	16	12
3	BEALLEG000540	BEL, Brugge, Moerkerkse Steenweg 144	Brugge	31/07/2017	0/01/1900	896	55	29
4	BEALLEG000805	BEL, Brugge, Park 1	Brugge	19/09/2017	0/01/1900	10.454	933	198
5	BEALLEG000600	BEL, Brugge, Albert Serreynstraat 8	Brugge	2/10/2017	0/01/1900	379	48	26
6	BEALLEG000782	BEL, Brugge, Marguerite Yourcenarstraat 8	Brugge	31/10/2017	0/01/1900	48	5	1
7	BEALLEG000804	BEL, Brugge, Brusselstraat 8	Brugge	31/10/2017	0/01/1900	3.032	256	46
8	BEALLEG000827	BEL, Brugge, Bargeweg 19	Brugge	1/11/2017	0/01/1900	828	55	34
9	BEALLEG000803	BEL, Brugge, Lodewijk coiseaukaai 1	Brugge	21/12/2017	0/01/1900	543	52	28
10	BEALLEG000897	BEL, Brugge, Gerard davidstraat 19	Brugge	9/01/2018	0/01/1900	3.800	197	39
11	BEALLEG000877	BEL, Brugge, Stokerij 8	Brugge	10/01/2018	0/01/1900	264	11	8
12	BEALLEG000926	BEL, Brugge, Vismijnstraat 5	Brugge	12/01/2018	0/01/1900	1.904	102	37
13	BEALLEG000859	BEL, Assebroek, Dries 2	Brugge	13/02/2018	0/01/1900	1.352	81	21
14	BEALLEG000852	BEL, Sint-Andries, Zandstraat 284	Brugge	27/03/2018	0/01/1900	382	32	11
15	BEALLEG000675	BEL, Sint-Kruis, Boogschutterslaan 18	Brugge	26/04/2018	0/01/1900	170	19	16
16	BEALLEG000996	BEL, Brugge, Koning Albert 1-Laan 78	Brugge	14/06/2018	0/01/1900	602	46	26
17	BEALLEG001335	BEL, Zeebrugge, Evendijk-Oost 246	Brugge	26/09/2018	0/01/1900	68	9	2
18	BEALLEG001337	BEL, Assebroek, Nijverheidsstraat 112	Brugge	26/09/2018	0/01/1900	459	54	22
19	BEALLEG001334	BEL, Brugge, Sint-Michielsplein 33	Brugge	27/09/2018	0/01/1900	118	9	4
20	BEALLEG001359	BEL, Brugge, Kroosmeers 2	Brugge	27/09/2018	0/01/1900	7	1	1
21	BEALLEG001288	BEL, Brugge, Wittemolenstraat 85	Brugge	12/10/2018	0/01/1900	70	15	11
22	BEALLEG001291	BEL, Brugge, Blankenbergse Dijk 33	Brugge	12/10/2018	0/01/1900	0	2	1
23	BEALLEG001336	BEL, Zeebrugge, Veerbootstraat 1	Brugge	16/10/2018	0/01/1900	22	5	2
24	BEALLEG000850	BEL, Brugge, Magdalenastraat 27	Brugge	0/01/1900	0/01/1900	1.095	77	42
25								
26								

Vraag 1059: Raadslid Olivier Strubbe (15/10/2019)

Cathemgoed Dudzele deel....

Langs deze weg had ik graag eens een duidelijk antwoord omtrent het Cathemgoed voor Dudzele. Op Facebook kondigde Schepen Van Volcem nog aan dat er vorige maandag 14okt 2019 ging gestart worden met de werken aan deze groene buffer. Samen met vele Dudzelenars hoopte ik eindelijk op dit gebeuren, helaas de realiteit is anders.

Volgens de omwonenden is er nog steeds geen beweging te bespeuren wat betreft de werkzaamheden.

Dudzele heeft het ondertussen wel een beetje gehad met die beloftes.

Er is constant wel iets dat de opstart dwarsboomt.

Wegens technische wijzigingen zou er een nieuwe omgevingsvergunning moeten aangevraagd worden. Klopt dit?

Wat zijn die technische wijzigingen en hoe komt het dat deze nu nog moeten gebeuren?

In feite had dit Cathemgoed al moeten open zijn voor de aanleg van de A11.

Kan er niet gestart worden met een deel van dit Cathemgoed, waar de vergunning wel voor in orde is?

Wanneer zal de nieuwe omgevingsvergunning er zijn?

Wat zijn de stappen die nog moeten gebeuren voor we effectief kunnen starten?

Is het enkel wachten op die omgevingsvergunning of zijn er zo nog van die obstakels die zullen moeten genomen worden?

Antwoord 1059:

Cathemgoed Dudzele deel....

Op basis van de aan de dienst ruimtelijke ordening overgemaakte informatie van de Vlaamse Landmaatschappij zijn ze conform de planning wel degelijk gestart op dinsdag 15 oktober. Deze fase richt zich op het gedeelte Cathemgoedbos. De aannemer start met de grondwerken en de uitkoffering van de padeninfrastructuur. De beplanting van het bos zal ofwel nog dit najaar of volgend voorjaar uitgevoerd worden. De VLM wil dit doen via een boomplantactie met de kinderen van Dudzele.

Aangezien er enkele wijzigingen zijn tussen de verleende vergunning en wat uiteindelijk zal uitgevoerd worden, werd door de VLM beslist om (normaliter) in december een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag in te dienen voor de uitvoering van Cathemgoed fase 1 (ten oosten van de Zwaanhofstraat). De werken die conform de eerder verleende vergunning zijn, kunnen uiteraard wel al uitgevoerd worden en zijn zodoende gestart. De wijzigingen betreffen voornamelijk as-verschuivingen aan de padeninfrastructuur. Deze zijn noodzakelijk omdat de vergunde plannen te weinig op de opmetingsplannen gebaseerd waren en dus op sommige plaatsen niet uitvoerbaar bleken. De termijn voor een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag is 105 dagen indien een openbaar onderzoek noodzakelijk blijkt. De vergunning moet nadien 30 dagen aangeplakt worden. Indien de 35ste dag na de eerste dag van aanplakking, niet werd gemeld dat er beroep werd aangetekend, is de vergunning uitvoerbaar. Voor fase 2 (ten westen van de Zwaanhofstraat) wordt wellicht ook een nieuwe aanvraag ingediend in het voorjaar 2020, dit omwille van dezelfde technisch noodzakelijke correcties die niet zonder vergunning kunnen.