

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 43 – 23 november 2021

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

Vraag 1662: Raadslid An Braem (27 september 2021)

Evaluatie van het seizoen in Zeebrugge - aanvulling

In mijn interpellatie vroeg ik nog schriftelijk antwoord op volgende vragen en voor de zekerheid stuur ik ze nog even door.

- Er werd in de laatste week van de vakantie een enquête afgenomen. Mensen op de dijk werden aangesproken door Westtoer. Wat is het resultaat van deze ondervraging? Zowel de mondelinge als de schriftelijke, uitgebreide vragenlijst.
- Is er een beleid ivm de duinengroei? Deze neemt sterk toe voor de Palace maar ook ter hoogte van de villa's.

Antwoord 1662:

Evaluatie van het seizoen in Zeebrugge – aanvulling

1. Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (21/10/1997) en uitvoeringsbesluit betreffende het wijzigen van vegetaties of kleine landschapselementen (3 juli 2009)

Dit besluit **verbiedt** het wijzigen van o.m. duinvegetaties (Artikel 7, 7° van het besluit). Onder duinvegetaties wordt o.m. zeereepduin en vegetatieloos stuifduin begrepen (bijlage V van het besluit).

Dit verbod geldt ongeacht de bestemming van de locatie in kwestie.

Indien er voldaan is aan de zorgplicht (artikel 14 van het decreet) geldt de verbodsbepalingen niet voor activiteiten die:

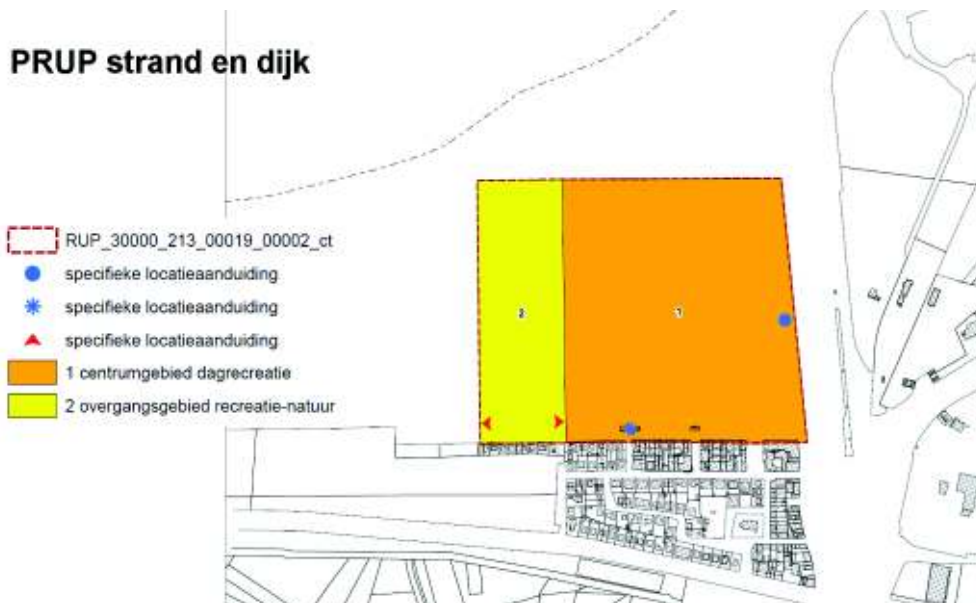
- worden uitgevoerd op basis van een stedenbouwkundige vergunning, na advies van het Agentschap voor Natuur en Bos;
Gelet op **de zorgplicht kan in feite geen stedenbouwkundige vergunning toegekend worden voor het verwijderen van spontaan duin.**
- opgenomen zijn in een natuur- of bos beheersplan, een land- of natuurinrichtingsproject of een natuurrichtplan
- een normaal onderhoudswerk betreffen de normale onderhoudswerken voor droge duinpioniersmilieus bestaan cf. de omzendbrief LNW/98/01 dd. 10/11/1998: uit 'niets doen', de natuurlijke duindynamiek zijn gang laten gaan.
(Omsendbrief LNW/98/01 dd 10/11/1998: "code voor goede natuurpraktijk i.f.v. wijziging van vegetatie en van kleine landschapselementen").

2. Het Provinciaal RUP Strand en Duin

Dit RUP schrijft voor dat rekening te houden is met de duinvorming of – begroeiing op het strand.

- In zone 1 geldt in dit verband:
 - o Ingrepen die de morfologie van het strand wijzigen (structurele reliëfwijzigingen) zijn slechts toegelaten i.f.v. zeewering, het vrijwaren van de permanente bebouwing en haar onmiddellijke omgeving en toegangen of zichten tussen dijk en strand, de evacuatie van hemelwater afkomstig van op de dijk, in een strook van maximum 5m. ver t.o.v. de dijk.
 - o Het beperkt nivellere van het strand in functie van de toeristisch-recreatieve exploitatie wordt niet aangezien als een structurele reliëfwijziging.
 - o de zogenaamde 'voordijkse duinen' in zone 1 zijn te vrijwaren van constructies. Ze zijn vrij toegankelijk voor recreanten.
- In zone 2 geldt:
 - o Structurele reliëfwijzigingen (=grondige wijziging van de morfologie van het strand) zijn enkel toelaatbaar i.f.v. van zeewering.

Het onderhoud van het strand gaat uit van bovenvermelde principes.



Vraag 1663: Raadslid Sandra Wintein (27 oktober 2021)

Voetgangerszone op de Zeedijk tijdens de zomermaanden (opvolgingsvraag)

Dank voor uw uitvoerig antwoord op mijn vraag van 24 september jl. Graag verduidelijk ik even de vraag die misschien niet zo duidelijk geformuleerd was, waarvoor excuses.

In uw antwoord stelt u het volgende:

"De vraag die nu gesteld wordt, is eigenlijk al vervuld want er mag geen verkeer op de Zeedijk rijden die niet voldoet aan bovenstaande voorwaarden of venstertijden.". Daaronder citeert u paragraaf 2 waarin staat dat fietsers wel zijn toegelaten ondanks het toegangsverbod.

Onze vraag om eventueel de voetgangerszone opnieuw in te voeren, in navolging van andere badsteden, was er net op gericht om de voetgangers voorrang te geven op fietsers, gezien die, vooral als ze hoge snelheden halen, als storend worden ervaren op de Zeedijk. We horen immers vaak de opmerking dat fietsers met een koersfiets of een speedelec aan hoge snelheden slalommen tussen wandelaars op de Zeedijk. Het probleem ligt dus niet echt bij het gemotoriseerd verkeer, dat inderdaad door de geldende venstertijden afwezig is tussen bepaalde uren. Het probleem ligt volgens vele wandelaars vooral bij sommige fietsers, die geen rekening houden met de wandelaars.

Vandaar de volgende vraag:

Is het stadsbestuur bereid de voetgangerszone opnieuw in te voeren om de voetgangers voorrang te geven op andere weggebruikers, zoals in andere badsteden ook gebruikelijk is?

Antwoord 1663:

Voetgangerszone op de Zeedijk tijdens de zomermaanden (opvolgingsvraag)

De Zeedijk is eerder beperkt in afstand, iets meer dan 800 meter tussen de surfclub en de Baron de Maerelaan. Tussen de Londenstraat en de Baron de Maerelaan is hij net geen 500 meter lang. Het stuk tussen de Londenstraat en de surfclub is doodlopend. De Zeedijk is dan ook geen doorgaande fietsverbinding waar snel gereden wordt door fietsers.

Wielertoeristen of eigenaars van een speedpedelec die gehaast zijn, zullen dan ook niet via de Zeedijk rijden, maar via de Kustlaan N34. In de toekomst wordt bovendien de F34 gerealiseerd die van De Panne tot aan Knokke zal lopen. Op deze manier hebben de snelle en functionele fietsers een zeer goede verbinding. De fietsers die toch op de Zeedijk rijden, hebben een 'plaatselijk karakter'. Behalve de spreekwoordelijke snelheidsduivel is er dan ook geen reden om aan te nemen dat er veelvuldig conflicten zouden ontstaan door snelle fietsers.

We zullen dan ook niet ingaan op de vraag om fietsers te weren of de voetgangers extra voorrang te geven door middel van het invoeren van een voetgangerszone. Zonder effectieve controle is dit namelijk ook zeer moeilijk te laten naleven.

Vraag 1664: Raadslid Karel Scherpereel (28 oktober 2021)

Bushalte aan Armonea residentie Berkenhof, Assebroek

Ik vernam - weet niet of die informatie correct is - dat de bushalte tegenover het woonzorgcentrum Armonea Residentie Berkenhof geschrapt zal worden.

Die info komt zowel van senioren als van de directie van die residentie.

De bushalte is een uitermate belangrijke halte voor de mobiele Senioren die daar vertoeven. Als die halte geschrapt wordt, dan worden die senioren nog meer geïsoleerd. Een jonger publiek heeft meer mogelijkheden naar mobiliteit toe, maar men kan niet verwachten dat die Senioren een grotere afstand verder moeten stappen naar een andere halte.

Vandaar mijn vraag:

Is de info correct dat die halte geschrapt wordt en zal verdwijnen?

- a. Indien wel: kan het stadsbestuur geen druk zetten op de verantwoordelijken om deze halte te behouden en te denken aan senioren van het Berkenhof die daar gebruik van maken?
- b. Indien wel: wat is de reden dat die halte zou moeten verdwijnen? Overlast? Te weinig reizigers? Een verandering van traject? Of...?
- c.

Antwoord 1664:

Bushalte aan Armonea residentie Berkenhof, Assebroek

In kader van de implementatie van het decreet Basisbereikbaarheid werd door de vervoerregioraad een nieuw plan voor het openbaar vervoer in Vlaanderen uitgewerkt. Dit plan voor vervoerregio Brugge werd goedgekeurd in het college van Burgemeester en Schepenen van 18/05/2020 (2020_CBS_01677 - B-punt - Mobiliteit - nieuw openbaar vervoer-plan (basisbereikbaarheid)).

Bij het hertekenen van de buslijnen werd rekening gehouden met o.a. volgende voorwaarden:

- Budgetneutraal: waarbij lijnen veelal gecombineerd (minder lijnen), maar met een hogere frequentie (meer bussen) rijden.
- In stedelijk gebied zou er voor elk startpunt/woning een halte moeten zijn binnen de 500m.

De huidige lijn 2, halte Assebroek Berkenhof (Daverlostraat) halteert momenteel voor Armonea Residentie Berkenhof.

In het nieuwe busplan is de kernlijn langs de Astridlaan geïntensifieerd, waarbij de halte Assebroek Raboudenburg (Astridlaan) om de 10' bediend wordt (4x/u. naar Ver-Assebroek en 2x naar Oedelem). Deze halte van het kernnet ligt op 250m van de residentie. Het aanvullend net halteert aan de halte Assebroek Daverlopark (Dries) op 400m van de residentie. Deze halte wordt om de 20' bediend.

Bij het hertekenen is zo veel mogelijk rekening gehouden met alle attractiepolen. Het is echter onmogelijk ze allemaal te bedienen met het aanvullend of kernnet én daarbij het nieuwe busplan budgetneutraal te houden. Er zijn bewuste keuzes gemaakt waarbij er op deze locatie werd gekozen voor Daverlo als eindterminus van het aanvullend net.

Vraag 1665: Raadslid Stefaan Sintobin (17 november 2021)

Dodehoekspiegel wagenpark Stad Brugge

Een dodehoekspiegel bij camions kan veel ongelukken voorkomen en zelfs mensenlevens redden, daarover is iedereen het eens.

Vragen:

1. Graag kreeg ik een volledig overzicht van het Brugs wagenpark.
2. Hoeveel camions of andere voertuigen zijn uitgerust met een dodehoekspiegel?
3. Streeft het college er na om alle camions uit te rusten met een dodehoekspiegel?
4. Binnen welk tijdsplan wenst met dit te realiseren?

Antwoord 1665:

Dodehoekspiegel wagenpark Stad Brugge

- 1) Voor het overzicht van het Brugs wagenpark: zie de olijsting in bijlage
- 2) Alle 20 vrachtwagens die de Stad Brugge in bezit heeft zijn reeds uitgerust met dodehoekspiegels. Het is namelijk sinds 2003 een wettelijke verplichting. Zonder dodehoekspiegel kan er geen autokeuringsattest afgeleverd worden. Naast de verplichte dodehoekspiegel zijn alle vrachtwagens vanaf bouwjaar 2005, met name 18 van de 20 vrachtwagens, ook uitgerust met een niet-verplichte dodehoekcamera in combinatie met een achteruitrijcamera.



21411 overzicht alle voertuigen Stad Bru

Vraag 1666: Raadslid Karel Scherpereel (17 november 2021)

Reductietarief voor Bruggelingen bij sportevenementen

Brugge is al heel wat sportevenementen rijk, denk maar aan 'Dwars door Brugge' en de 'Athora Great Bruges Marathon' laatstleden. Een Brugse deelnemer merkte op dat hij 65 euro betaalde voor zijn deelname aan de marathon en dat het overgrote deel lopers niet-Bruggelingen waren. Hij vroeg zich af of Stad Brugge in de toekomst geen reductie kan vragen aan de organisatoren voor de Bruggelingen die deelnemen aan zo'n sportief evenement op Brugs grondgebied. Het ligt toch in de lijn van de Stad om Bruggelingen aan te zetten tot sporten, vandaar zijn idee. Ikzelf ben dit zeer genegen vandaar mijn vragen:

1. Werd er reeds gevraagd aan de organisatoren van sportevenementen op Brugs grondgebied om Brugse deelnemers een goedkoper deelnamebedrag aan te bieden?
2. Kan dit niet een voorwaarde in het contract zijn om voor deelnemende Bruggelingen een gunsttarief te verkrijgen? Ik denk toch dat de stad voldoende financiële inspanningen (met belastinggeld van Bruggelingen) levert om zo'n evenementen mogelijk te maken. (Denk alleen al aan het aantal politiekrachten die op zondag werden opgeroepen voor de marathon)

Bedankt om die vragen te willen beantwoorden en om Bruggelingen aan te moedigen om op Brugs grondgebied te sporten.

Antwoord 1666:

Reductietarief voor Bruggelingen bij sportevenementen

Bedankt voor uw goed getimedede mail. Het contract met Golazo liep namelijk van 2017 tot met 2021. We zijn dus aan nieuwe besprekingen toe. We nemen jouw mededeling mee naar de overlegtafel.

Vraag 1667: Raadslid Janos Braem (18 november 2021)

Fietsherstelpaal

Brugge telt een aantal palen waar de fietsen kunnen opgepompt worden. Deze worden regelmatig gebruikt. Vaak zie ik andere fietsers hun fiets oppompen aan de verschillende fietspompen. De lijst van fietspompen staat ook duidelijk aangegeven op de website van de stad, waarvoor dank. Hierbij enkele vragen:

1. Hoe evalueert de stad de werking van deze pompen? Zijn deze robuust en duurzaam, gaan ze lang mee?
2. Is er een mogelijkheid om ook herstellmateriaal toe te voegen aan het model of eventueel aan latere edities van fietspompen? Zie hieronder de fietsherstelpaal in Zonnebeke.
3. Zullen de fietspompen moeten verplaatst worden naar aanleiding van de FR30 en het verdwijnen van het vesten-wandelpad als fietspad?



Antwoord 1667:

Fietsherstelpaal

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

1. De fietspompen die op verschillende locaties op het Brugse grondgebied staan, zijn degelijke pompen die hun nut al voldoende bewezen hebben. Ze zijn echter niet altijd even gebruiksvriendelijk waardoor bepaalde gebruikers ze foutief gebruiken met kapotte onderdelen tot gevolg. Elke fietspomp wordt, volgens onze overeenkomst met Groep Intro, wekelijks nagekeken en structureel onderhouden. Meldingen over niet-werkende fietspompen worden ook overgemaakt aan Groep Intro voor herstel. De behuizing en het systeem van deze

fietspompen gaan lang mee, maar sommige onderdelen moeten, door veelvuldig en/of foutief gebruik, af en toe vervangen worden.

2. Het is niet mogelijk om aan de huidige fietspompen herstellmateriaal toe te voegen. Dit is in feite ook niet onze doelstelling. Er zijn verschillende fietsenherstellers, privé of bv. Groep Intro, die de mensen hierbij kunnen helpen. Door het plaatsen van de fietspompen kunnen we fietsers met een platte band verder op weg helpen zodat ze bij een fietsherstelplaats kunnen raken.
3. Dit is nog (verre) toekomstmuziek. Als uit de plannen van de FR30 of fietssnelwegen zou blijken dat de fietspompen idealiter op een andere locatie geplaatst zouden worden, dan zullen we dat doen. Voorlopig blijven de pompen echter waar ze nu staan.

Vraag 1668: Raadslid Karel Scherpereel (18 november 2021)

Engelendalelaan

Als inwoner van de Engelendalelaan en als ook een beetje spreekbuis van de buurtbewoners stel ik de volgende vragen:

In het Besluit, goedgekeurd in de zitting van 3 juni 2019, staat de omschrijving : aanbrenge van 'fietsvriendelijkere wegversmalling' in de Engelendalelaan. Als ik de buurtbewoners hoor dan stellen zij zich (en ook ik) ernstige vragen over de term 'fietsvriendelijker'. Ik noteer: 'is nog onveilig dan voor de werken', 'is het wachten tot er iemand op die nieuwe wegversmallingen rijdt', 'ik heb ferme bedenkingen bij de uitgevoerde werken', 'waarom kiest men voor wegversmallingen i.p.v. vluchtheuvels', 'het is levensgevaarlijk! Het zal niet lang duren voor er ongelukken van komen', enz...

- a. Vanwaar komt dat idee om de versmallingen op die manier in te richten? Is dat al ergens uitgetest en positief geëvalueerd? Is dat nu echt fietsvriendelijker? Voor diegene die door de versmalling rijden wellicht wel maar de fietsende tegenliggers zijn minder gefortuneerd!
- b. Wat is het voordeel om die versmalling op die manier te construeren, want velen zien daar nadelen in (of ze hebben het misschien verkeerd voor)?
- c. Op de foto in bijlage zie je momenteel de situatie van vandaag. Ik begrijp dat men niet alles op één dag kan verwezenlijken maar die situatie is al een tijdje. Is dat niet gevaarlijk?



Antwoord 1668:

Engelendalelaan

1. Bij de wegversmallingen die vervangen werden, was het zo dat fietsers onafhankelijk van de richting waaruit ze kwamen mee in de wegversmalling moesten. Op deze manier moesten zij zich altijd tussen de voertuigen mengen zonder enige rugdekking. Met de nieuwe wegversmallingen moeten de fietsers niet meer van hun lijn afwijken en kunnen ze in beide richtingen gewoon rechtdoor blijven fietsen. Zij moeten zich dus niet tussen de wegversmalling wurmen samen met het gemotoriseerd verkeer.
2. Dit blijft een wegversmalling waarbij een voorrang van doorgang zal voorzien worden. Er is tussen het verkeerseiland minimaal 3m50 vrije ruimte (voor gemotoriseerd verkeer) en 1m50 voor fietsers. Net zoals het nu het geval is, zullen voertuigen die geen voorrang hebben, moeten wachten op fietsers (of auto's) die uit de tegenovergestelde richting komen. De verbetering voor deze fietsers zit er dus voornamelijk in dat zij zich niet meer moeten mengen met de voertuigen die in dezelfde richting rijden, maar gewoon op hun lijn kunnen blijven.
3. De huidige situatie is maar tijdelijk. Omwille van een tekort aan paaltjes bij de leverancier, kon dit nog niet afgewerkt worden. Van zodra deze geleverd worden, zullen de werken verder gezet worden.