

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 26 – 19 juli 2022

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 1929: Raadslid Olivier Strubbe (15 december 2020)

Parking bezoekers Cathemgoed

Het Cathemgoed zal volgende week opengaan....of toch een deel ervan, maar dat is eindelijk eens goed nieuws in dit dossier.

Gezien de vele persberichten en publiciteit deze week, zou dit ook wel wat mensen kunnen aantrekken van buiten Dudzele...uiteraard is iedereen welkom in Dudzele!

Is er voor de bezoekers ook parking voorzien? Zowel voor fietsen als auto's.

Op het eerste zicht zie ik niet veel mogelijkheden in de aangrenzende straten.

Misschien kan de nood-parking voor de Brexit (langs de N348) hiervoor dienst doen, deze ligt praktisch rechtover het Cathemgoed.

Er is een voetgangers/ fietstunnel pal aan die parking die onder de A11 loopt, richting Cathemgoed. Dit zou een ideale aanvulling zijn.

Antwoord 1929:

Parking bezoekers Cathemgoed

De piste van extra parking voor bezoekers werd bekeken, maar uit onderzoek blijkt dat er geen extra parking voorzien kan worden.

De nood-parking voor de Brexit was een tijdelijke noodoplossing die uitgewerkt was in het kader van de Brexit. Deze tijdelijk oplossing kan niet gebruikt worden als structurele oplossing richting Cathemgoed.

Vraag 1930: Raadslid Annick Lambrecht (9 februari 2021)

Fietsroltapijten 't Zand - opvolgingsvraag

Op mijn vraag over de ondergrondse fietsparking op 't Zand kreeg ik volgend antwoord.

" Op maandag 16 november 2020 werd de aannemer, na veelvuldige opmerkingen, in gebreke gesteld voor de fietsrolpaden, de dakdichting van de parking, de elektriciteit op het plein en nog andere openstaande punten.

De aannemer kreeg de kans om alle problemen op te lossen tegen 31 maart 2021. Voor wat betreft de fietsroltapijten werd de deadline op 15 februari 2021 gezet, zodat er een bepaalde evaluatieperiode mogelijk is. De fietsroltapijten werden dus nog niet definitief opgeleverd.

Indien er na 31 maart 2021 geen gevolg gegeven werd aan de opmerkingen, zullen de herstellingen, op kosten van de aannemer, aan derde partijen overgelaten worden. Intussen vernemen we dat de roltapijten in werking werden gebracht maar dat de kans bestaat dat ze af en toe buiten gebruik zijn en dat bijgevolg de punctuele ingrepen van de aannemer onvoldoende zijn. Er zal een structurele herstelling of vervanging noodzakelijk zijn."

Graag had ik in afwachting van de evaluatie nog de volgende informatie ontvangen die ik opvroeg in vraag 2:

1. Hoe lang werkten deze automatische fietsroltapijten reeds niet meer sinds de inwerkingtreding van de fietsparking?

2. Graag een overzicht per maand sinds opening fietsparking waar per maand te zien is hoeveel dagen de fietsroltapijten werkten en niet werkten.

Antwoord 1930:

Fietsroltapijten 't Zand - opvolgingsvraag

Wij kunnen uw vraag enkel ten gronde beantwoorden mits wij inzage krijgen in het logboek van het roltapijt. Een uitprint van het logboek werd reeds diverse malen gevraagd aan de leverancier, wij herhaalden die vraag nog eens in het laatste PV van ingebrekestelling (dd. 4/2/2021). Wij dringen verder aan, van zodra wij een uitprint van het logboek ontvangen, kan een antwoord ten gronde op uw vraag overgemaakt worden.

Vraag 1931: Raadslid Dirk Barbier (27 februari 2022)

Werken Kruisabele

In de laagbouwwijk aan de Dudzeelse Steenweg worden op een stuk groen door ontwikkelaar Danneels 4 gebouwen van 3 bouwlagen aangevraagd, wat moeilijk te combineren valt met het landelijk karakter van de regio.

35 woonheden worden voorzien, met 94 fietsstallingen en 70 staanplaatsen voor auto's, waarvan de helft ondergronds.

De ontwikkelaar vroeg de omgevingsvergunning aan, maar bezwaar komt al uit de omgeving met als reden de omvang van het project en de voorgestelde hoogte.

Ook de milieuorganisatie Bescherm Bomen en Natuur diende bezwaar in tegen het verwijderen van tientallen bomen, waarvan een aantal ouder zijn dan 100 jaar: 33 bomen kunnen gekapt worden met vergunning, Voor 25 is een vergunning niet noodzakelijk.

Onze vraag:

- 1- Hoe staat ons beleid tegenover het gestelde in dit groengebied, dat biologisch waardevol wordt bevonden?
- 2- Wat is de reden dat voor 25 bomen geen vergunning noodzakelijk is?

Antwoord 1931:

Werken Kruisabele

1. Hoe staat ons beleid tegenover het gestelde in dit groengebied, dat biologisch waardevol wordt bevonden?

De plannen voor (woon)ontwikkeling op dit terrein worden opgevolgd door de cluster Omgeving, dit antwoord wordt later bezorgd.

De cluster Openbaar Domein geeft hier deeladvies. De cluster Openbaar Domein bekijkt enkele cruciale elementen bij dergelijke dossiers, meer specifiek wat betreft de inrichting van de buitenruimte. In het bijzonder indien er sprake is van een overdracht van de buitenruimte naar het stedelijk openbaar domein.

Het terrein bestaat uit een gedeelte boomgaard en open tuin met aanplant van solitaire bomen en bomenrijen, voornamelijk populieren. De buitenruimte m.i.v. van alle verhardingen, groenvoorzieningen, meubilair e.a. wordt niet overgenomen in het openbaar domein. Het blijft een integraal privaat project waar in een nabije toekomst geen onderhoud zal plaatsvinden van de Stad Brugge.

De opgaande groenelementen worden zo goed als mogelijk behouden, onder meer om de kwaliteit voor toekomstige bewoners te bieden. Echter wordt het behoud van opgaand groen bekeken in relatie tot de op te richten volumes. En daarbij wordt dieper ingegaan op het behoud van bomen bij een werfzone waar zij het vaak hard te verduren krijgen, en op de veiligheid en garantie op een lange levensduur van opgaand groen in relatie tot de afstand tot gebouwen. Er werd daarom een conclusie genomen door zowel de opdrachtgever als de stadsdiensten om opgaand groen in bepaalde zones te rooien en andere te behouden. Daarnaast worden in de nieuwe plannen een aantal nieuwe bomen aangeplant om de bouwvolumes in te kaderen op langere termijn.

Het perceel is binnen het gewestplan bestempeld als woongebied. Dit betekent dat dergelijke bouwprojecten in essentie mogelijk zijn, mits zij zich houden aan overige stedenbouwkundige regels en bij uitbreiding mobiliteitseisen, watergebonden regels e.d. Daarnaast rust een kwalificatie op het terrein van biologisch waardevol gebied. Deze identificatie houdt echter niet in dat het ontwikkelen van de zone onmogelijk wordt gemaakt. In een afweging tussen de bestaande open ruimtekwaliteiten en de wens tot ontwikkelen van het gebied, is door de Stad beslist om voor dit gebied een omgevingsvergunning toe te laten.

2. Wat is de reden dat voor 25 bomen geen vergunning noodzakelijk is?

In Brugge is een vergunning nodig voor het rooien van bomen wanneer de omtrek van de boom > 50 cm is, gemeten op 1m hoogte. Dit is vastgelegd in de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening. Concluderend uit deze voorwaarde is dat door de opdrachtgever een scheiding gemaakt is tussen vergunningsplichtige en niet-vergunningsplichtige bomen.

Vraag 1932: Raadslid Andries Neiryck (9 mei 2022)

Metingen overwegen Pastoriestraat en Grote Moerstraat

Ik vernam dat er nieuwe metingen komen aan de overwegen van de Pastoriestraat en de Grote Moerstraat, naar aanleiding van de gepland nieuwe spoorwegtunnel tussen de Hogeweg en de Koestraat.

Graag verneem ik waar precies en wat er juist zal gemeten worden.

Naar aanleiding van mijn eerdere schriftelijke vraag, blijf ik erop aandringen om flankerende maatregelen te voorzien door de aanleg van een extra losliggend fietspad en voetpad langs de Hogeweg. De verkeersdrukke op de Hogeweg tussen de Pastoriestraat en de Grote Moerstraat is dermate hoog dat een integrale aanpak een absolute must is.

Bovendien vragen de omwonenden om te herbekijken als er alsnog een fietserstunnel gerealiseerd kan worden aan de Grote Moerstraat.

Antwoord 1932:

Metingen overwegen Pastoriestraat en Grote Moerstraat

Het college van burgemeester en schepenen nam recent een beslissing ten gronde. Wij delen graag het resultaat inclus de bundel met toelichting over het gevoerde onderzoek, zie bijlage.



22141 bijlage -
besluit voorstel van



22141 bijlage -
follow-up infomom

Vraag 1933: Raadslid Geert Van Tieghem (3 juni 2022)

Onteigening Lappersfort voor realisatie fietsverbinding

In bijlage een herhaling van mijn schriftelijke vraag dd. 29/12/2021, tot op heden zonder afdoend antwoord. (zie 'antwoord' dd. 26 jan. 2022, dat de facto 'geen antwoord' is)

Kunnen de vragen intussen beantwoord worden ?

We vernemen de plannen van het stadsbestuur m.b.t. de onteigening van de in- en uitrit en een stuk van de tuin van de residentie Lappersfort, gelegen langs de Vaardijkstraat te Sint-Michiels. Deze onteigening zou dienen voor de aanleg van een fietsdoorsteek pal naast de residentie.

De eigenaars van RME Lapperfort begrijpen de mogelijke onteigening niet, daar dit plan strijdig is met de keuzes die werden gemaakt in het RUP Vaardijkstraat. Zij schuiven 2 volwaardige alternatieven naar voor, u welbekend :

- Één alternatief conform het RUP, gelegen aan de noordzijde, waarvoor er geen onteigening van de residentie nodig is. Er ligt een bestaande Servitudeweg die voldoende breed is met een bestaande brug. Met een beetje creativiteit (bijv. door de aanleg van een korte fietsbrug door het Groen) kan dit zelfs aantrekkelijker en goedkoper zijn. Door deze aanleg zou er zelfs meer groen kunnen ontstaan aan de achterzijde van Residentie Lappersfort.
- Tweede alternatief ligt iets meer ten zuiden van de residentie, buiten het plangebied van het RUP. Vermits zo goed als alle woningen ten zuiden van de residentie (waarachter de watertoren zich bevindt) reeds door projectontwikkelaars zijn opgekocht maar het projectplan nog niet is goedgekeurd, kan de aanleg van een fietstracé en onteigening van een stuk van de gronden, zeker als voorwaarde gesteld worden aan de projectontwikkelaar(s). Zo valt onteigening van de residentie buiten schot. In dat gebied heeft de stad Brugge nog de volledige vrijheid voor het aanleggen van een fietstracé en is er o.i. ook nog minder impact op het groen. Het fietstracé zou in dit alternatief naast de watertoren naar de Vaardijkstraat kunnen leiden.

Onze vragen :

- Waarom houdt het bestuur mordicus vast aan de geplande onteigening ?
- Werden vernoemde alternatieven, het stadsbestuur genoegzaam bekend, wel voldoende onderzocht ? Waarom worden deze niet weerhouden ? Waarom kiest het stadsbestuur niet voor één van deze meer redelijke oplossingen ?
- Is de geplande onteigening van toegang en tuin van residentie Lappersfort niet in strijd met de bepalingen van het RUP ?
- Dient deze onteigening wel het algemeen belang, daar er voldoende en betere en zelfs goedkopere alternatieven zijn ?
- Onteigening van toegang en tuin van Residentie Lappersfort heeft tot gevolg dat er GEEN toegang meer is voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer voor de residentie. Door de geplande onteigening verdwijnt de huidige toegang volledig. De stad stelt echter een alternatief voor, nl. een nieuwe inrit langs de noordzijde (niet op terrein van de residentie). Is dit wel technisch haalbaar en is dit geen verkeersonveilige oplossing?

Antwoord 1933:

Onteigening Lappersfort voor realisatie fietsverbinding

De piste van de onteigening werd verlaten. Er komt geen onteigening. Het antwoord liet op zich wachten omdat er ook juridisch advies nodig was. Recent werd beslist in het college van burgemeester en schepenen de piste van onteigening te verlaten

Wij bezorgen u bij deze het collegebesluit "2022_CBS_00696 - B-punt - Mobiliteit - fietsverbinding Sint-Michielsestraat-Vaardijkstraat - principebeslissing inzake 1° het voorontwerp, 2° de aanvraag van een omgevingsvergunning en 3° de opstart van de onteigeningsprocedure" waarin de door u aangekaarte thematiek besproken werd.



22176 bijlage
-besluit Fietsverbind

Vraag 1934: Raadslid Annick Lambrecht (14 juni 2022)

Parkeerplaatsen voor personen met een beperking - Overtredingen

- 1 Hoeveel parkeerplaatsen voor personen met een beperking telt Brugge. Graag gegevens voor 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022. Graag een opdeling binnenstad en deelgemeenten.
- 2 Hoeveel inbreuken werden vastgesteld op het parkeren op voorbehouden plaatsen voor personen met een beperking in Brugge en deelgemeenten? Graag gegevens voor 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022.

Antwoord 1934:

Parkeerplaatsen voor personen met een beperking - Overtredingen

In bijlage vindt u antwoord op deelvraag 2 van uw schriftelijke vraag.



22186
bijlage-parkeren op

Vraag 1935: Raadslid Annick Lambrecht (17 juni 2022)

Fietsinterventieteams

De eerste fietspatrouille van de politie in West-Vlaanderen, namelijk die van Oostende, bestaat 20 jaar, lezen we in de krant. Ook in Brugge wordt gebruik gemaakt van fietsinterventieteams.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Hoeveel politieagenten omvat het fietsinterventieteam?
2. Wat is de verhouding ten opzichte van het volledige Brugse korps?
3. Hoeveel werken er daarvan voltijds onder het fietsinterventieteam?
4. Graag de cijfers van het aantal fietsinterventies van de voorbije 5 jaar.
5. Graag de cijfers van het aantal ingezette politieagenten voor het fietsinterventieteam van de voorbije 5 jaar.
6. Wat is de verhouding man-vrouw in het fietsinterventieteam?
7. Wat is de gemiddelde leeftijd van de politieagenten die worden ingezet voor het fietsinterventieteam?

8. Is er een uitbreiding voorzien in de toekomst?

Antwoord 1935:

Fietsinterventieteams

Het Fiets Interventie Team (FIT) van de lokale politie Brugge zag het levenslicht in mei 2011. Deze (toen nog) bij-functie werd uitgevoerd door 8 mannen en 4 vrouwen, allen lid van interventie regio centrum.

Door mutatie/mobiliteit/ ... zakte het aantal "fitters" in bijfunctie geleidelijk naar 4 leden in 2017. Het FIT werd toen slechts sporadisch ingezet. De invulling bleek niet aantrekkelijk, waardoor HRM, diensthoofd interventiebeheer en de toenmalige Fitters het functieprofiel en de taakinfilling grondig hebben opgewaardeerd. De functie werd niet langer een bij-functie maar een volwaardige functie binnen de politieorganisatie.

In 2018 werden via mobiliteit 3 (fulltime) Fitters aangeworven. Zij werden toegevoegd aan de nog 3 resterende Fitters (in bij-functie). Door grote personeelstekorten binnen interventie moesten de Fitters echter nog steeds teveel bijspringen in de interventierollen.

In 2021 besliste de korpsleiding om extra te investeren in de functie FIT. Het streefdoel is het team uit te breiden naar 8 fulltime Fitters. Hun takenpakket wordt uitgebreid (waardoor de functie aantrekkelijker wordt). Zij krijgen tevens een rol toebedeeld in het nieuw interventiebeleid. In juni 2022 is het team voltallig. Het team bestaat nu uit 7 mannen en 1 vrouw. Er is geen verdere uitbreiding voor de nabije toekomst gepland. De gemiddelde leeftijd is ongeveer 30 jaar.

Een overzicht geven van de FIT tussenkomsten de voorbije jaren is quasi onbegonnen werk, want dit werd nooit apart geregistreerd, ook al omdat de Fitters tot in 2021 nog veelvuldig werden ingezet binnen reguliere interventieploegen.

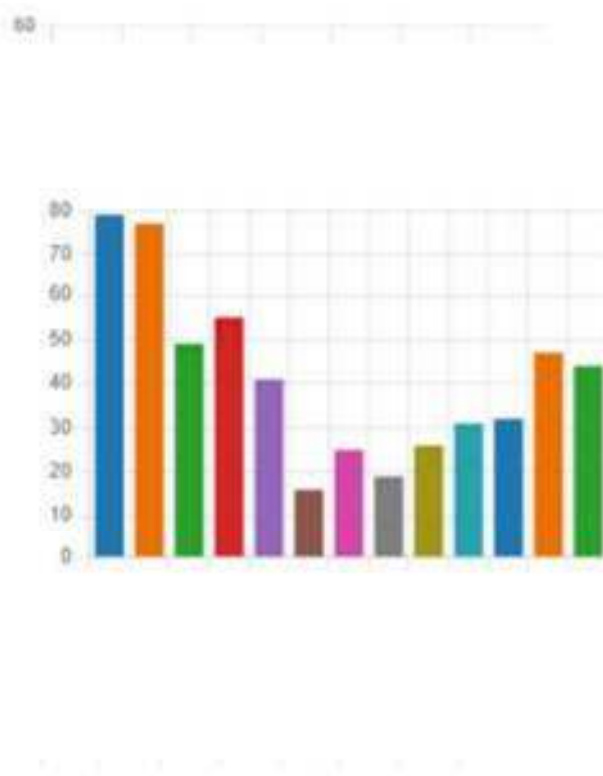
Vanaf medio februari 2022 gebeurt wel een registratie van toezichten in regio Centrum en kunnen wij wel een aantal betrouwbare cijfers genereren. Dit betreffen geregistreerde toezichten in het kader van specifiek overlast en aandachtspunten (cf. vragen burgers, bestuurlijke overheid, ...).

Hieronder een oplistijng (aantal toezichten per fenomeen).

AANTAL TOEZICHTEN – (REGISTRATIE VANAF MEDIO FEBRUARI TOT NU)

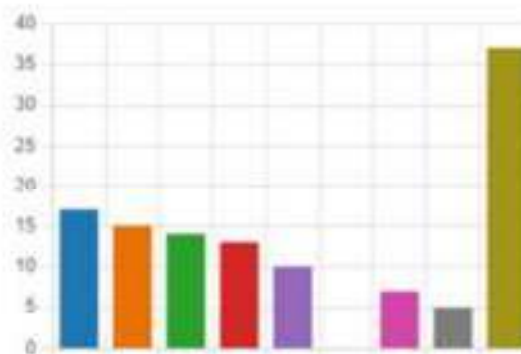


Verkeer (detail fenomeen + reguliere werking)



Parken & pleinen (locaties)

Overige toezichten:



Vraag 1936: Raadslid Annick Lambrecht (20 juni 2022)

Redders strand Zeebrugge

Naar aanleiding van de vreselijke verdrinkingsongevallen voorbije week aan onze kust Zeebrugge heb ik volgende vragen :

1 : Kan er meer gesensibiliseerd worden in de onbewaakte zone ?

Eventueel door preventiemedewerkers in te zetten met een degelijk strandvoertuig?

2 : Kunt u beschrijven hoe en wanneer er nu reeds preventie gebeurt aan ons strand van Zeebrugge ? In bewaakte alsook onbewaakte zone.

Antwoord 1936:

Redders strand Zeebrugge

Het sensibiliseren van de strandbezoekers is een opdracht die jaarlijks herhaald moet worden en waarvan we beseffen dat het er in tijden van een diverser geworden maatschappij niet makkelijker op wordt.

Mensen van allochtone origine komen naar het strand, maar zijn de taal niet altijd machtig waardoor bepaalde boodschappen aan hen voorbij gaan. Ondanks het feit dat de onderstaande sensibiliseringsacties zoveel mogelijk gebruik maken van universele tekens (borden en vlaggen) merken we nog steeds op dat men de kern van de boodschap niet altijd begrijpt.

Op heden wordt er aldus gesensibiliseerd en gecommuniceerd:

- Borden op het strand duiden de onbewaakte zone aan waar het, in principe, verboden is om te baden;
- Boeien duiden het verschil aan tussen de bewaakte en onbewaakte zone;
- Redders staan over het strand verspreid en deze manen de baders in onbewaakte zone aan om in de bewaakte zone te gaan zwemmen;
- Vlaggen op het badengebouw en de miradors (op het strand) geven aan wanneer er al dan niet gezwommen mag worden (groen = zwemmen toegelaten, geel = zwemmen toegelaten maar opblaasbare voorwerpen op zee zijn verboden, rood = zwemmen verboden);
- Sensibiliseringscampagnes vanuit het I.K.W.V. (Intercommunale Kustreddingsdienst West-Vlaanderen) op sociale media, hun website en in de (nationale) pers.

Redders kunnen helaas niet instaan voor extra sensibilisatie in de onbewaakte zone omdat we maar net genoeg redders hebben om de totale bewaakte zwemzone van Zeebrugge (=ongeveer 700 meter) dagelijks te beveiligen van 10.30 tot 18.30u.

Over gans de kust wordt ongeveer de helft (32,6 km van de 65 km die de Belgische kustlijn lang is) tijdens de zomerperiode bewaakt, waardoor het onmogelijk is om ook in alle onbewaakte stukken continu mensen te voorzien die de baders daar wijzen op de gevaren van het zwemmen in zee.

Op het recente burgemeesteroverleg werd er afgesproken dat beide kustreddingsdiensten Zeebrugge en Blankenberge gingen samenzitten om te kijken welke lessen hieruit getrokken kunnen worden. Deze info wordt u later bezorgd.

Vraag 1937: Raadslid Dirk Barbier (22 juni 2022)

Containerpark en brandweerzone1

De 3 Brugse **containerparken** werden door IVBO overgenomen.

Het personeel dient erdoor over te schakelen van stads-personeel tot personeel van IVBO, met gevolgen werd gezegd op werkzekerheid, op wisseling van jobs, op anciënniteit.

Ik neem aan dat het Brugs bestuur hierbij correct handelt, maar er is grote twijfel bij de werknemers. Om die reden stelde ik al een vraag op 16 januari. Antwoord kreeg ik gespreid op 2 data (31/1 en 18/2). Daarin staat dat er info sessie gebeurde op 10/1 en 9/2, en dat op 24/1 met de vakbondsafgevaardigden werd gesproken. Individuele gesprekken gebeurden in februari en maart. Gezien dit gebeurde na de data van het gegeven antwoord, kon dit nog niet kan in detail weergegeven worden.

Mag ik vragen of hier nu duidelijkheid over is, en of het personeel er kan over beschikken.

Ook bij de brandweer van **zone 1** was sociale bewogenheid en werden Zonale Black Boxen opgesteld, waarin vragen konden gedeponereerd worden.

De 200 vragen werden herleid tot 4 Werkpunten, die ook hier een onduidelijke opstelling weergeven van hun directe overheid.

Hierbij kort de opgemaakte werkpunten:

- 1- De toekomstvisie van de zone moet duidelijk zijn voor elke medewerker van zone 1.
- 2- De communicatie moet transparanter en duidelijker zijn voor deze medewerkers.
- 3- Er moet vanuit de zone meer waardering getoond worden naar de medewerkers.
- 4- Een beter evaluatiesysteem moet uitgerold worden binnen de zone.

Mag ik vragen of met de werkpunten rekening wordt gehouden en dit al aan de werknemers werd voorgelegd.

Antwoord 1937:

Containerpark en brandweerzone1

In antwoord op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden m.b.t. containerpark.

De inkanteling van de drie recyclageparken naar IVBO is gebeurd per 1 juli jl.

Wij bezorgen graag nog even het chronologische overzicht van de communicatiemomenten naar de personeelsleden en de vakorganisaties:

- 10 januari 2022: eerste algemene infosessie met alle betrokken medewerkers en hun leidinggevendenden, waarop ook de HR-dienst en leiding van IVBO aanwezig waren. De vakbondssecretarissen waren eveneens uitgenodigd. Er was veel ruimte voor het stellen van vragen en uiten van bezorgdheden.
- 24 januari 2022: gemeenschappelijke werkgroep met de beide vakbondsafvaardigingen om de toekomstige arbeidsvoorwaarden vast te leggen, de manier van overstappen, ...
- 9 februari 2022: tweede infosessie gepland met alle medewerkers van de recyclageparken waar de arbeidsvoorwaarden, zoals vastgelegd op 24 januari, werden toegelicht.
- Op 17, 18 en 24 februari 2022: individuele gesprekken met elke medewerker waarbij de beide personeelsdiensten de concrete loonsimulatie en arbeidsvoorwaarden werden toegelicht.
- Eerste helft maart 2022: individuele gesprekken met de personeelsdienst van IVBO waar de wederzijdse verwachtingen worden besproken, de visie van IVBO, de toekomstperspectieven voor het personeel, ...

De concrete arbeidsvoorwaarden werden uitgebreid toegelicht op 24 januari 2022 en geformaliseerd op de officiële overlegplatformen met de vakorganisaties van zowel IVBO als Stad.

Daarbij is tegemoet gekomen aan een aantal verzuchtingen van het personeel:

- In een overgangsmaatregel werd gezorgd voor een gelijkshakeling van de anciënniteitsregeling bij de stad, waar men na 4 jaar anciënniteit doorstroomt naar een volgende weddetrap en na vier jaar kan bevorderen.
- De medewerkers die nog in de lagere E-schaal zaten (arbeider), kregen bij overstap een waarnemingsvergoeding tot de volgende weddenschaal D1-D3 (technisch assistent). Na

een jaar zal worden geëvalueerd of ze op het hogere niveau functioneren en bij positieve evaluatie krijgen zij definitief de hogere weddenschaal.

Op die manier werd het een positieve keuze voor 17 van de 20 medewerkers. Eén medewerker koos ervoor om niet over te stappen en ging akkoord met zijn ontslag. Twee andere medewerkers kunnen in een andere functie bij de stad aan het werk.

Het traject is positief afgerond kunnen worden in een goed overleg tussen de stad, IVBO, de respectieve vakorganisaties en de medewerkers.

Het antwoord m.b.t. brandweer wordt u later bezorgd.

Vraag 1938: Raadslid Annick Lambrecht (23 juni 2022)

Recreatief gebruik stedelijke waterlopen

Met het mooie weer in aantocht krijgen we steeds meer de vraag of bijvoorbeeld suppen is toegelaten op de Brugse reien. De stedelijke verordening stelt daarover het volgende:

"Niemand mag op de stedelijke waterlopen en vijvers varen of er wedstrijden, sport- of andere activiteiten inrichten, ongeacht de manier waarop het vaartuig voortbewogen wordt, zonder daartoe de voorafgaande en schriftelijke toelating van de Burgemeester bekomen te hebben. Deze toelating bepaalt ook de voorwaarden waaraan voldaan moet worden."

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Krijgt de burgemeester vaak de vraag tot het inrichten van recreatieve activiteiten op de Brugse stedelijke waterlopen? Graag een overzicht van de voorbije vijf jaar en of er al dan niet toelating werd gegeven voor de aangevraagde activiteiten.
2. Wat zijn de toekomstplannen aangaande recreatieve activiteiten op de Brugse stedelijke waterlopen in de binnenstad?

Antwoord 1938:

Recreatief gebruik stedelijke waterlopen

Als inleiding op uw vraag verwijst u naar een bepaling in de politieverordening op het varen en het inrichten van vaartochten of andere activiteiten op de waterlopen en vijvers onder beheer van de stad Brugge, in het bijzonder artikelen 3 en 4. Samengevat wordt hierin gesteld dat recreatief varen op de reien in regel niet is toegestaan, tenzij schriftelijke toelating van de burgemeester die ook de voorwaarden bepaalt.

In de praktijk wordt het recreatief gebruik gemakkelijk toegestaan waar dit op een veilige manier kan; dit is op het deel van de waterlopen waar geen rondvaartbootjes actief zijn en waar de reien ook breed genoeg zijn om dergelijke activiteiten in optimale omstandigheden te laten plaatsvinden; doorgaans langs/op de Langerei en de Coupure. Voor het gebruik van deze reien is naast de toelating van de burgemeester ook steeds de toelating vereist van de NV Vlaamse Waterweg die beheerder is van deze waterlopen.

Op de zogenaamde stadsreien is het toelaten van roeien of kanovaren, suppen, zwemmen en aanverwante activiteiten minder vanzelfsprekend. Tussen de Groenerei tot en met de Bakkersrei zijn de reien in combinatie met de activiteiten van de rondvaartbootjes te smal om dit op een veilige manier te doen. In het verleden werd voor een beperkt aantal activiteiten toelating gegeven, meestal buiten de uren waarop de rondvaartbootjes actief zijn.

Het eventueel beperken van de rondvaartactiviteiten op de stadsreien vinden wij geen goed idee. Enerzijds zijn op bezoekers gerichte activiteiten, zoals de rondvaartbootjes, voor de stad een belangrijke bron van inkomsten (opbrengst bootjes in 2019: 3.252.694,48€) waarmee heel wat

andere niet-toeristische activiteiten ten voordele van de lokale gemeenschap kunnen worden ondersteund; anderzijds sluiten reders met wederverkopers (zoals tour operators) overeenkomsten die zij binnen de hen toegestane vaartijden ook contractueel moeten kunnen nakomen.

Ter aanvulling bezorgen wij u in bijlage nog een overzicht van de georganiseerde activiteiten waarvoor in de laatste vijf jaar een aanvraag werd gedaan met opdeling naar toegelaten, geweigerde en/of geannuleerde events (gemarkeerd in het grijs). Vragen die door particulieren worden gesteld, worden niet geregistreerd.

Vraag 1939: Raadslid Janos Braem (29 juni 2022)

Wijkmobiliteitsplan/openbaarvervoerplan/vestenstraten als fietsstraten

Ik had nog enkele vragen gesteld tijdens de gemeenteraad, maar je hebt er niet op geantwoord. Wellicht misschien omdat het net iets minder gelinkt was aan de schriftelijke vraag van collega Caus.

Ik stel ze daarom als schriftelijke vraag:

1. Komt er een wijkmobiliteitsplan?
2. Is er al meer zicht op de invoering van het nieuw openbaarvervoersplan? De principes liggen klaar en zijn mooi, de haltes worden voorbereid. Het zou jammer zijn om dit plan nu niet verder in te voeren toch?
3. Zal de studie over de vestenstraten als fietsstraten opgeleverd zijn tegen eind 2022 en kan er eventueel via het Kopenhagenfonds al versneld middelen gevonden worden?

Antwoord 1939:

Wijkmobiliteitsplan/openbaarvervoerplan/vestenstraten als fietsstraten

Op vraag 1. De visievorming op het stadscentrum werd reeds omstandig gevat in het Mobiliteitsplan (2016), werd reeds uitgediept – geoperationaliseerd in o.m. het nieuwe openbaar vervoer-plan (2020) en stoelde op eerdere strategische documenten zoals het circulatieplan (1991) en het Structuurplan (1972) waarbij de ingrediënten van een wijkmobiliteitsplan (circulatiemaatregelen, punctuele ingrepen, visie op openbaar vervoer, ...) op niveau van het integrale stadscentrum werd bestudeerd. Dit lijkt ons ook het beste schaalniveau, eerder dan op stadskwartier (wijk) niveau. Een actualisatie van deze visievorming zal voorzien worden na de evaluatie van het proefproject in de Steenstraat en de invoering van de fietszone. Wij kunnen heden nog geen uitspraak doen of dit een integrale herziening is dan wel of dit een punctuele actualisatie is.

Op vraag 2. Heden is de streefdatum die Minister Peeters uitsprak 1 juli 2023 echter een beslissing ten gronde mogen wij slechts dit najaar verwachten. Het spreekt voor zich dat het stadsbestuur ook hoopt op een voorspoedige invoering. Sowieso hebben wij dergelijke beslissing niet afgewacht en zijn reeds haltes toegankelijk gemaakt die vandaag en in de toekomst bediend zullen worden. En vanzelfsprekend is voor ons ook de levering van de eerste compacte elektrische bussen 2^{de} helft van 2023 een absolute noodzaak die wij kort op de bal opvolgen richting De Lijn.

Op vraag 3. De studie "vestenstraat wordt fietsstraat" werd gegund op 2 mei 2022 waarna de kick off van het project gebeurde op 27 juni. Het is de ambitie om – conform het door de gemeenteraad goedgekeurde bestek – binnen 9 maand te landen met de unieke verantwoordingsnota waarmee het exacte concept gedefinieerd zal worden. Een heraanleg van één van de geselecteerde straten is nog niet voorzien deze legislatuur doch het is de ambitie om door dit dossier en dit gekoppeld aan voorziene rioleringswerken volgende legislatuur de eerste straten her in te richten. Wij hopen nog steeds op een herziening van het Fietsfonds zodat ook dit type projecten 100% (i.p.v. 33%) subsidiabel zal zijn, wij richtten op 5 juli 2022 hieromtrent nog een schrijven naar Minister Peeters.

Vraag 1940: Raadslid Olivier Strubbe (1 juli 2022)

Zwaar vervoer door Lissewege

Vandaag (donderdag 30/06/2022) was het opnieuw prijs in Lissewege.

Opnieuw reed een vrachtwagen zich vast in de oude dorpskern. Als ik me niet vergis, is dit al de 2de keer deze week.

De bewoners voelen zich hier in de steek gelaten, dit na verschillende voorstellen om de tonnage beperking duidelijker voor te stellen.

De voorvallen van deze week zijn niet de eerste, maar de meest recente in een lange reeks.

Kan de situatie aub dringend aangepakt worden?

Enkele voorstellen:

1. Kunnen de tonnage beperkingsborden niet duidelijker in het oog springen?

Eventueel in combinatie met een afbeelding van een agent eronder, deze suggestie deed ik eerder al eens.

2. Aan de **ingangen** naar Lissewege eventueel een dwarsbalk over de weg hangen. Zodat vrachtwagenchauffeurs duidelijk zien dat ze niet door kunnen. De dwarsbalk kan eventueel uitgerust worden met een bord die tonnagebeperking aangeeft.

Natuurlijk moet plaatselijk verkeer wel doorkunnen, zoals verhuiswagens, landbouwvoertuigen,....

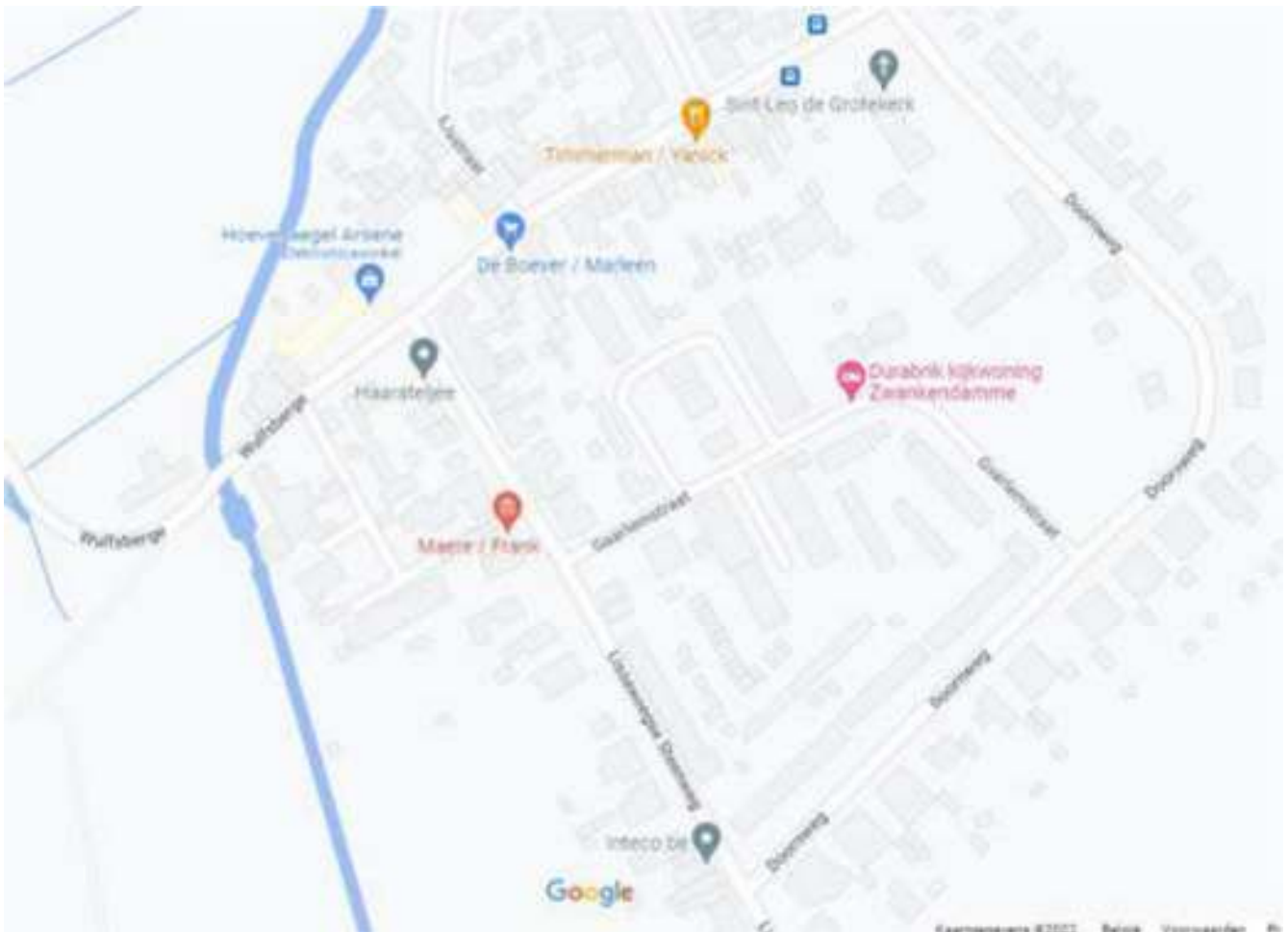
Deze constructie moet dan opgesteld worden vooraan aan de weg in Zwankendamme, zodat vrachtwagens niet meer zouden indraaien en geen kant meer op kunnen.

Dus

1 op kruispunt: Wulfsberge met Lisseweegs Vaartje (zie afbeelding)

1 op kruispunt Doornweg met Lisseweegse Steenweg (zie afbeelding)

(Zie rode streep op de kaart)



Of we nemen maar 1 zo'n constructie maar dan op het kruispunt Doornweg met Lisseweegs Vaartje, zo kunnen vrachtwagens toch nog weg langs deze 2 straten maar niet meer verder. Zelfde verhaal op de N31 bij de afslag naar Lissewege dorp. Daar kan men ook iets dergelijks plaatsen. Onderstaande foto is iets in de stijl van wat ik bedoel, maar dan hoger natuurlijk.



Het is in ieder geval duidelijk, er moet iets gebeuren.....want zo kan het niet langer. De situatie zorgt niet alleen voor verkeershinder en alle ongemakken maar ook voor schade!

Antwoord 1940:

Zwaar vervoer door Lissewege

Wij verwijzen naar eerdere antwoorden op schriftelijke vragen over deze thematiek waaruit blijkt dat het stadsbestuur al heel wat stappen nam. Zo werden recent nog bijkomende sensibilisatieborden geplaatst op de mogelijke routes en werden ook diverse bedrijven in de westelijke achterhaven gecontacteerd. Het probleem is echter te omschrijven als "wat baten kaars en bril als de uil niet lezen wil". Het probleem is dat weinige maar toch enkele vrachtwagenbestuurders pertinent weigeren om bebording e.a. in ogenschouw te nemen en slechts blind vertrouwen op hun gps die ingestemd is voor personenwagens en niet vrachtwagens. In deze zal het plaatsen van bijkomende borden geen soelaas bieden vrezende wij.

Ook het treffen van bijkomende infrastructurele maatregelen werd reeds meermaals onderzocht, echter ook hier botsen wij op wat mogelijk is. Het blijft immers noodzakelijk dat lokale bediening (horeca, agrarisch verkeer, aannemers werkzaam in opdracht van lokale bewoners, ...) ook met vrachtverkeer tot in het historisch centrum kan komen. Ook voor zwaardere urgentievoertuigen type brandweer is het noodzakelijk dat deze het historisch centrum kunnen blijven bereiken. In deze zal het opwerpen van een fysieke poort met infrastructureel afdwingen van een hoogtebeperking een tweesnijdend zwaard zijn waarbij de nadelen dermate groot zijn dat een ingreep als deze niet aanvaard kan worden.

Wij stippen afrondend aan dat ons college in zitting van 4 juli 2022 de studie voor de oostelijke tangent F31 mét doorsteek Wulfsberge – Lanceloot Blondeellaan goedgekeurd heeft. In deze studie zullen wij, wij verwijzen naar het studiebestek gevat in de gemeenteraadsbeslissing "2022_GR_00135 - Mobiliteit - Oostelijke tangent F31 en doorsteek Wulfsberge - Lanceloot Blondeellaan - studiebestek - wijze gunnen - goedkeuring", bijkomende infrastructurele

maatregelen ter hoogte van de westelijke achterhaven – het polderdorp Zwankendamme onderzoeken. Het bewijst dat ons stadsbestuur deze problematiek zeker ter harte neemt.

Vraag 1941: Raadslid Karel Scherpereel (18 juli 2022)

Mogelijkheden om LED-verlichting te dimmen?

De inwoners van de Vogelzangbuurt in Sint-Michiels zijn super tevreden met de ledverlichting die daar werd geplaatst. Het oogt mooi, verlicht ongelooflijk goed en het is, volgens ingewijden, kostenbesparend.

Toch twee vragen:

- Kunnen de lichten na een bepaald uur niet gedimd worden? (want in vele slaapkamers komt die verlichting zodanig binnen dat de bewoners geen licht meer hoeven aan te steken om hun nachtrust te beginnen)
- Is het automatisch dimmen van straatverlichting geen besparing voor de stad en is er daar een mogelijkheid toe?

Antwoord 1941:

Mogelijkheden om LED-verlichting te dimmen?

In bijlage vindt u een plan terug van alle lichtpunten die in januari 2017 aangepast zijn van brandregime nacht naar dimmen 24u00 en herontsteken 5u00.

Alle lichtpunten in de kleuren rood – groen – blauw dimmen dus vanaf 24u00 tot 5u00 om dan opnieuw aan 100% te branden.



21304 bijlage.pdf