

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 43 – 6 december 2022

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 2044: Raadslid Pascal Ennaert (7 augustus 2022)

Beplanting rond de werken 'Queen Tower'

Langs de Koningin Astridlaan te Sint-Michiels zijn de werken lopende rond de 'Queen Tower'. Buurtbewoners leverden mij bijgevoegde foto's aan die aangeven dat de beplanting in de omgeving van deze werken serieuze schade lijdt onder de werkzaamheden. De foto's dateren reeds van 23 juli.

Deze beplanting wordt door de bewoners als een belangrijke groene long en buffer gezien. Verschillende bomen grenzend aan de werf zouden uitdrogingsverschijnselen betonen. De buurtbewoners vragen zich af of de beplanting (bomen en andere) daar zullen worden hersteld, op welke termijn dit zal gebeuren en of het de bouwfirmas of de Stad Brugge is die daarvoor verantwoordelijk is. Ik sluit me bij deze vraagstelling aan.



Antwoord 2044:

Beplanting rond de werken 'Queen Tower'

In navolging van ons antwoord van 8 november op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

De toestand werd op 7 november ter plaatse nagezien door de cluster Openbaar Domein. Uit dit nazicht blijkt dat 9 beuken het voorbije groeiseizoen onder de droogte geleden hebben, vooral door werken aan Xaverianen. Grote kruindelen van deze bomen hebben gereageerd door vroegtijdige bladval. De impact van de droogte en bemaling zal pas volledig duidelijk worden als de bomen volgend voorjaar terug in blad komen. Beuken reageren slecht op plotse wijzigingen

van de groeiplaatsomstandigheden en al zeker op vochtgebrek. Sowieso voorziet de dienst Openbaar Domein al om jute doeken aan te brengen op de stammen van de beuken die door de werken in het directe zonlicht zijn komen te staan. Beuken die plots in het zonlicht worden gezet zijn immers zeer gevoelig aan schade door zonnebrand (door de dunne schors die eigen is aan beuken).

In de vergunning werden de nodige voorwaarden opgenomen om schade aan de bomen te voorkomen. Maar alles staat of valt natuurlijk met de opvolging van deze voorwaarden. Dat was in het bijzonder het geval in de zeer droge zomer van 2022. Het nagaan van de opvolging van de naleving van voorwaarden in omgevingsvergunningen is de bevoegdheid van het Team Inspectie & Handhaving binnen cluster Omgeving. De dienst Openbaar Domein kreeg de opdracht om, specifiek voor wat betreft handhaving van schade van bemalingen op bomen, in overleg te gaan met de handhavingscel om een beter toezicht uit te werken. Er werd tussen de diensten intussen al overlegd omtrent 3 gelijkaardige dossiers langs de Koning Albert I-laan om situaties zoals de Queen Tower te vermijden. Een concrete maatregel daarvoor kan zijn om de frequente terugkoppeling van de European Tree Technician (ETT'er => iemand van een externe firma die aangesteld wordt door de bouwheer van private projecten om de impact van de werken op (stads)bomen te evalueren en te rapporteren naar de stad) die de bomen opvolgt naar het stadsbestuur concreet vast te leggen in de voorwaarden, met de consequentie dat de bemaling dient te worden stilgelegd als hieraan niet voldaan wordt.

Vraag 2045: Raadslid An Braem (25 oktober 2022)

Verkeerssituatie Joseph Wautersstraat

De Joseph Wautersstraat splitst aan de kant Titecastraat in 2. Het rechtse deel is enkel voor fietsers.

Wat zijn de precieze verkeersregels op die plek, komende van de expresweg.

Hebben fietsers komende van rechts voorrang? (Standpunt zoals op foto in bijlage)

Want voor automobilisten is het op dit punt absoluut niet duidelijk indien er fietsers van rechts komen omdat het zicht beperkt is.

Er is ook geen wegmarkering aanwezig en er staan geen verduidelijkende verkeersborden.

Indien de fietsers dienen voorrang te verlenen aan verkeer komende uit Joseph Wautersstraat, zouden haaiantanden aangewezen zijn.

Naar mijn mening is dit dus een gevaarlijke situatie voor fietsers.

Kan u de verkeerssituatie analyseren en optimaliseren?



Antwoord 2045:

Verkeerssituatie Joseph Wautersstraat

Het kruispunt op de Joseph Wautersstraat ter hoogte van de afsplitsing waar enkel de fietsers mogen rijden, is een standaard kruispunt binnen de bebouwde kom. Dit wil zeggen dat de "voorrang van rechts"-regel hier geldt. Er is geen andere signalisatie of markering aanwezig die deze regel (voorrang van rechts) teniet doet.

Er is wel een volledige herinrichting van dit plein voorzien, dit is een gevolg van de invoering van het Beperkt Eénrichtings Verkeer in de Joseph Wautersstraat. De uitvoering is gepland in 2023-2024 en er zal o.a. extra benadrukt worden dat deze doorsteek enkel voor fietsers toegankelijk is. Met deze integrale heraanleg is het mogelijk deze bocht minder scherp te maken. Deze opmerking zal dan ook meegenomen worden bij de bespreking van het plan.

Vraag 2046: Raadslid Annick Lambrecht (28 oktober 2022)

Fietstunnel Diksmuidse Heirweg

Van buurtbewoners kreeg ik de opmerking dat zij in de fietserstunnel vaak verrast worden door tegenliggers. Het is namelijk zo dat er op het einde van de tunnel richting Brugge een korte bocht is. Als er op dat moment meerdere fietsers afkomen, kunnen de fietsers uit de richting van Zedelgem die niet horen of zien aankomen.

Men doet de suggestie om in de tunnel een spiegel te hangen zodat er zicht is op het fietsverkeer uit de andere richting om botsingen te voorkomen.

Vandaar de volgende vraag:

1. Kan deze suggestie onderzocht worden?

Antwoord 2046:

Fietstunnel Diksmuidse Heirweg

De dienst mobiliteit stelt inderdaad ook vast dat deze tunnel gretig gebruikt wordt door zowel de aanwezigheid van een bovenlokale functionele fietsroute (BFF) als recreatieve fietsers alsook door voetgangers (cf. schoolomgevingen).

Destijds bij de aanleg werden er andere normen gehanteerd. Onder meer de minimale eisen naar schrikafstand, de minimum breedtes van fietspaden en voetpaden zijn sindsdien sterk gewijzigd. Hierdoor voldoet deze tunnel niet meer aan de huidige regelgeving en dient dit dus aanzien te worden als een kind van zijn tijd. Desalniettemin zijn wij nog steeds zeer verheugd dat deze verbinding er is om een aanvullend en veiliger alternatief te bieden voor de Torhoutse Steenweg en de Gistelse Steenweg.

Het plaatsen van een spiegel wordt steeds door de dienst mobiliteit en de lokale politie ongunstig geadviseerd. Een spiegel geeft in bepaalde mate het aankomend verkeer weer, maar door de kromming van de spiegel wordt een foutief beeld van afstand gecreëerd. Dit zorgt ervoor dat bij het nemen van een niet-zo-zichtbare bocht of kruispunt voertuigen (of in dit geval fietsers en voetgangers) weinig tot geen snelheid minderen en de bocht in snelheid nemen met de nodige ongevallen tot gevolg. Wanneer een spiegel niet geplaatst is, zal er vaker door fietsers meer vertraagd worden net omdat men niet ziet wat er na de bocht op zich afkomt. Door het verminderen van de snelheid bij het naderen van de bocht/kruispunt komt dit de verkeersveiligheid meer ten goede. Een spiegel geeft dan ook steeds een vals gevoel van veiligheid.

Daarnaast is een spiegel, in combinatie met de stand van de zon, ook een potentieel gevaar daar het bestuurders en zwakke weggebruikers naar aanleiding van de bocht/het kruispunt zou verblinden en dit wensen wij ten allen tijde te vermijden. Vanuit dit perspectief worden er dan ook zo weinig mogelijk spiegels op Brugs grondgebied bijgeplaatst.

Vraag 2047: Raadslid Geert Van Tieghem (20 november 2022)

Tussenkomsten en interpellaties gemeenteraad anno 2021-2022

Medio 2021 werden ons cijfers bezorgd m.b.t. de tussenkomsten, interpellaties/schriftelijke vragen van raadsleden m.b.t. 2020.

De gemeenteraad is immers 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 2021 en 2022 (tot en met oktober 2022) betreft – een globaal overzicht te bezorgen van :

- het aantal **tussenkomsten** in de gemeenteraden van 2021 en 2022 per raadslid en per jaar (niet schepenen)
- het aantal **interpellaties** in de gemeenteraden van 2021 en 2022 per raadslid en per jaar (niet schepenen)
- het aantal **schriftelijke vragen** in de gemeenteraden van 2021 en 2022 per raadslid en per jaar (niet schepenen)

Antwoord 2047:

Tussenkomsten en interpellaties gemeenteraad anno 2021-2022

In bijlage vindt u het overzicht van het aantal interpellaties en schriftelijke vragen per raadslid van 2021 en 2022.



22325 Overzicht SV
2021-2022.pdf



22325 overzicht
interpellaties Geert '

Voor wat betreft de tussenkomsten in de gemeenteraden 2021 en 2022 per raadslid en per jaar is er meer opzoekingswerk vereist. Het antwoord hierop zal dus later bezorgd worden.

Vraag 2048: Raadslid Karel Scherpereel (21 november 2022)

Kruispunt aan de Gentpoort

Een aantal inwoners in Assebroek vroegen me of ik als gemeenteraadslid eens kon aandringen op de urgentie van een verkeersveilige aanpak van het kruispunt aan de Gentpoort (zowel vanuit Assebroek als vanuit het stadscentrum).

Eén van hen formuleerde het als volgt: *"Als fervente fietser, moeder van twee jonge kindjes en chauffeur hou ik hier nog veel te vaak mijn hart vast. Ik zag vandaag het artikel op HLN over het dodehoekongeval van februari (<https://www.hln.be/brugge/anna-sterft-bij-dodehoekongeval-in-brugge-maar-nabestaanden-wijzen-niet-naar-trucker-hoeveel-verkeersdoden-moeten-er-hier-nog-vallen~a971e640/>) waar ook de conclusie van het onderzoek is dat de situatie rampzalig is. Na dit ongeval in februari heb ik de Stad, Agentschap Wegen en Verkeer en het kabinet van minister Peeters gecontacteerd om nog eens te pleiten voor een degelijke en vooral snelle aanpak. Helaas kreeg ik een zeer omstandige uitleg die vooral neerkwam op "het zal in het beste geval 2023 zijn." Ik begrijp dat er randvoorwaarden zijn waaraan voldaan moet worden, maar vind het toch wat bitter dat de Stad met veel enthousiasme al in mei 2020 (!) aankondigde hier een oplossing voor te bieden (<https://www.brugge.be/vlaamse-overheid-pakt-het-zwarte-punt-gentpoort-aan>) en dat er sindsdien toch weer iemand overleden is door een situatie die te voorkomen is. Is er dan echt geen tussenoplossing mogelijk? Ik ben ervan overtuigd dat elke Bruggeling die regelmatig langs dit punt moet, weet hoe gevaarlijk het er kan zijn"*

Vandaar mijn vragen:

1. Wanneer wordt dat kruispunt grondig aangepakt?
2. Is er momenteel geen tussenoplossing te bedenken die een voorlopig veilige oversteek waarborgen. Ik denk hierbij aan aangepaste voorrangslichten voor fietsers of iets dergelijks die minder ingrijpende werken met zich meebrengen maar toch de veiligheid van de zwakke weggebruiker beklemtonen.

Antwoord 2048:

Kruispunt aan de Gentpoort

Bevoegd wegbeheerder Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft ondertussen ook gereageerd op het krantenartikel en graag citeren wij dit omdat hierin ook uw vragen reeds beantwoord worden.

Op de vraag naar de timing van uitvoering geeft AVW aan:

"We hopen in 2023 al te kunnen starten met voorbereidende werken (toch als de omgevingsvergunningsprocedure vlot verloopt). De eigenlijke werken zullen vermoedelijk pas in 2024 kunnen beginnen net omdat er nog zoveel procedures moeten doorlopen worden."

Op de vraag naar eventuele 'quick wins' stelt AWV:

"Als de fietsers zich voor het autoverkeer opstellen zoals op vandaag, dan is het niet mogelijk groen te geven aan het autoverkeer als de fietsers die ervoor staan rood hebben. In de huidige situatie kan het autoverkeer enkel groen krijgen in dezelfde groenfase van de fietsers."

Willen we daar een conflictvrije groenregeling dan moeten we bijkomende ruimte creëren zodat fietsers zich veilig kunnen opstellen op een eigen voldoende ruime opstelruimte waar ze het autoverkeer niet hinderen. Die opstelzone voor fietsers is voorzien maar die zal zich in de Gen. Lemanlaan boven twee duikers van het Zuidervaartje situeren. We hebben daarom vorig jaar onderzoek gedaan naar de haalbare opstelruimte boven de bestaande duikers, en hebben de toestand en uitbreidingsmogelijkheden van die duikers onderzocht. Daaruit blijkt dat we pas voldoende opstelruimte voor fietsers kunnen creëren mits een verlenging van de duikers. Die noodzakelijke verlenging kan best gerealiseerd worden door de bestaande duikers deels te vervangen door nieuwe, langere duikers."

Vanuit Stad Brugge kunnen wij de reactie van AWV bijtreden. Procedures vragen tijd en het zou niet realistisch zijn om een andere timing voorop te stellen in de wetenschap dat er op vandaag zelfs nog geen vergunning is. Los daarvan wordt er vanuit de Stad op toegezien dat alle te doorlopen stappen door AWV zo snel als mogelijk gebeuren.

Sowieso wensen wij afrondend ook te benadrukken dat zwarte punten voor ons Brugse stadsbestuur een prioriteit vormen in het mobiliteitsbeleid. Wij onderschreven zo het SAVE-charter van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen en koppelden hieraan ook een systematische screening van alle Brugse zwarte punten (zoals wij ook al eens toelichtten op het berek). In concreto hebben wij zo, in dialoog met AWV en andere partners, oplossingsrichtingen geïdentificeerd en rollen wij die ook zo spoedig als mogelijk uit. Illustratief verwijzen wij graag naar het nieuwe vierkant groen op de Scheepsdalebrug.

Vraag 2049: Raadslid Annick Lambrecht (21 november 2022)

Brugs Klimaatplan

Tegen 2030 wil Stad Brugge de CO₂-uitstoot met bijna de helft halveren. Onlangs vernamen we de resultaten van de eerste monitoring. De Grootouders voor het Klimaat schreven naar aanleiding van deze monitoring een uitgebreide brief aan alle gemeenteraadsleden en wellicht ook

het stadsbestuur. Ik citeer even uit hun brief: "Ze somden de punten op waar we ondertussen flink werk van gemaakt hebben, maar ook de punten waar we écht nog niet ver staan. Om het simpel uit te drukken: voor windenergie en de installatie van nieuwe windmolens doen we het erg goed en staan we zelfs voor op het voorziene schema, maar voor de isolatie van woningen of de installatie van zonnepanelen op bedrijfsterreinen staan we eigenlijk nog niet ver of hebben we integendeel al een hele achterstand. Heel concreet: het Brugse klimaatplan voorziet dat we tegen 2030 maar liefst 14.500 woningen grondig zouden moeten renoveren, dus zo'n 2000 woningen per jaar, daar zijn we nu met amper 666 isolatiepremies per jaar nog een flink stuk van verwijderd. En elk jaar dat we verder achterstand oplopen, wordt het behalen van de uiteindelijke doelstelling natuurlijk nog moeilijker."

Verder doen ze in hun brief nog drie concrete voorstellen om als stadsbestuur de handschoen op te nemen en haar verantwoordelijkheid te nemen om de klimaatdoelstellingen te halen tegen 2030:

"We geven deze drie mogelijke missies mee, omdat we ervan overtuigd zijn dat het voor het behalen van de doelstellingen van 2030 níét voldoende zal zijn dat de stad een beroep doet op de individuele burgers. Het renovatiebeleid, de haven, de bedrijfsterreinen en de sociale woonmaatschappijen zijn bij uitstek domeinen waar onze lokale besturen mee de richting van kunnen bepalen. Als we écht tegen 2030 naar een halvering van de CO₂-uitstoot in Brugge willen, dan zal iedereen hier zijn of haar verantwoordelijkheid moeten opnemen", stellen ze in hun brief aan het stadsbestuur.

1. Wat is de reactie is van het stadsbestuur op deze oproep ?
2. Hoe zal Stad Brugge de doelstellingen van een bijna halvering van de CO₂-uitstoot tegen 2030 en klimaatneutraliteit tegen 2050 halen?

Antwoord 2049:

Brugs Klimaatplan

1. Wat is de reactie van het stadsbestuur op deze oproep?

De burgemeester heeft het volgende antwoord verstuurd op de mail die hij ook persoonlijk ontvangen heeft op 16/11/2022:

*Geachte heer, mevrouw,
Beste grootouders voor het klimaat,*

Met aandacht heb ik jullie reactie van 16 november 2022 gelezen en waardeer ik jullie betrokkenheid en suggesties.

De monitoring van het klimaatplan 2030 is in het klimaatplan 2030 aangekondigd en is, zoals jullie aangeven, noodzakelijk om de vorderingen van het klimaatplan bij te houden en waar nodig bij te sturen.

Op het open netwerkmoment "Brugge Naar Morgen" op 13 oktober 2022 werden de eerste resultaten voorgesteld en een aantal lessen getrokken. Tijdens dit moment werd ook de Brugse Klimaatalliantie "Brugge Naar Morgen" voorgesteld waarmee we de samenwerking tussen de verschillende partners in Brugge verder willen stimuleren en structureren. Deze samenwerking zal essentieel zijn om onze klimaatdoelen te halen.

De monitoring zal zowel in de beleidsgroep als de klankbordgroep opgevolgd worden. De grootouders voor het klimaat zijn vertegenwoordigd in de klankbordgroep "Brugge Naar Morgen" en zullen dus vanop de eerste rij samen met andere deskundigen en betrokkenen de uitrol van het klimaatplan 2030 kunnen opvolgen.

Het voorstel voor een duidelijk cijferbord werd reeds eerder geformuleerd en is o.i. met de eerste monitoring al ruimschoots beantwoord. Het stadsbestuur staat alvast open voor voorstellen van de klankbordgroep en de grootouders voor het klimaat om dit cijferbord te verbeteren.

Dat er voor de realisatie van de Brugse, bij uitbreiding Vlaamse en Europese klimaatdoelen, nog een tandje moet bijgestoken worden is een understatement. De vraag is of een lokale bestuur daartoe financieel uitgerust is én de sleutels in handen heeft om daar structureel verandering in te brengen.

In jullie schrijven wordt verwezen naar de bespreking van de aanpassing van het meerjarenplanning in de laatste gemeenteraad. De financiële situatie van deze stad is precair en de ruimte voor grote verschuivingen is beperkt. Binnen deze marges werden alle diensten uitgenodigd ruimte te zoeken in om binnen de bestaande budgetten bijkomende inspanningen te doen voor de Brugse klimaatdoelen.

Daarnaast worden diensten gevraagd maximaal in te zetten op opportuniteiten van bijkomende inkomsten via subsidies en projectfinanciering allerlei: u heeft in het bulletin van antwoorden kunnen lezen dat de stad Brugge in de laatste jaren zowel extra Vlaamse als Europese middelen heeft kunnen verwerven.

Het voorstel voor een bijkomende lening werd reeds eerder door de financieel beheerder onderzocht en werd niet opportuun geacht: de leninglast is reeds voldoende groot en er is geen ambitie om de schuldgraad in Brugge te verhogen.

Dit neemt niet weg dat de Stad Brugge zich wel degelijk verder voorbereidt en ruimte zoekt om de inspanningen die moeten gebeuren in het kader van de Brugse klimaatdoelen ook effectief mogelijk te maken. De aangekondigde studie om een financiële inschatting te krijgen wat nodig is om de Brugse klimaatdoelen te realiseren wordt in 2023 uitgevoerd en zal deel uit maken van het beleidsvoorbereidend administratief memorandum dat tegen 2024 door de stadsadministratie wordt samengesteld.

De woningrenovatie en het fossielvrij maken van de gebouwverwarming, zowel woningen als andere gebouwen, is zonder twijfel de grootste uitdaging. In de afgelopen maanden is belangrijk voorbereidend werk gestart om Bruggelingen daarin te stimuleren en te faciliteren. Daarbij denken we aan de opmaak van een warmtezoneringskaart, het uitschrijven van pilootprojecten rond ontzorging (zoals het traject buurtkracht in Assebroek), het versterken van de cel renovatieadvies, de verbetering van de website 'energieplatform.Brugge.be', de organisatie van energieavonden dit najaar, de organisatie van een warmtenetcoalitie, enzovoort.

Deze activiteiten worden verder opgeschaald zodat we Bruggelingen een antwoord kunnen bieden op de vraag hoe ze hun woning op termijn zullen kunnen/moeten verwarmen. Zo wordt de warmtezoneringskaart ism. de VVSG binnenkort opgeschaald naar een 'inspiratiekaart woningrenovatie', waarmee we kunnen aangeven welke Brugse buurten de grootste opportuniteiten bieden om versneld werk te maken van woningrenovatie.

Collectieve oplossingen zoals een warmtenetten zullen deel van deze oplossing zijn. Evident zal het bestaande IVBO warmtenet een belangrijke rol spelen, maar dit warmtenet zal niet alle vragen beantwoorden. Het is ook voor de stad Brugge nog lang niet duidelijk hoe we de realisatie van extra warmtenetten moeten organiseren en faciliteren.

Net zoals in alle andere (Vlaamse) steden gaat het om een totale reorganisatie van onze warmtevoorziening, iets waar de Stad Brugge tot nu toe geen actieve rol in speelde. Het valt dan ook nog uit te zoeken welke oplossingen, structuren, actoren hierin een rol moeten opnemen en hoe de financiering daarvan moet verlopen. De Stad Brugge neemt alvast het voortouw om via de warmtenetcoalitie de belangrijkste actoren regelmatig rond tafel te brengen, maar nu al is duidelijk dat geen van deze spelers de oplossing alleen zal kunnen realiseren.

Ook rond woningrenovatie moeten we duidelijk zijn: de verwachtingen dat we de 60.000 wooneenheden die Brugge telt volledig gaan ontzorgen bij renovatie is onhaalbaar en kan de Stad

Brugge niet alleen organiseren. Het mag duidelijk zijn dat woningeigenaars zélf initiatief zullen moeten nemen om hun woning energiezuinig en fossielvrij.

Het renovatietraject in Assebroek leert dat we daartoe nog zeer veel werk op de plank hebben bij zowel het mobiliseren van eigenaars als het vinden van geschikte technische oplossingen. We leren van dit traject en zullen het uitbreiden naar andere wijken van zodra we de mogelijkheden daartoe hebben. Er wordt een bestek uitgeschreven om externe private partijen toe te laten dit soort ondersteuningstrajecten op te zetten vanaf voorjaar 2023. De vermelde 'inspiratiekaart woningrenovatie' zal daarbij richtinggevend zijn.

De extra middelen die de stad Brugge in kader van het lokaal energie- en klimaatpact 2.0 ontvangt (176.000 Euro per jaar voor de periode 2023-2024-2025) zullen integraal ingezet worden voor het versterken van de inspanningen rond woningrenovatie.

We willen 2 extra personeelsleden aanwerven en toevoegen aan de bestaande cel woningrenovatie en deze beter organiseren op het ondersteunen van Brugse woningeigenaars om hun woning te renoveren.

De suggestie om in te zetten op meer windenergieproductie kunnen we alleen maar beamen: bijkomende lokale hernieuwbare energieproductie is zeer effectief in het verminderen van onze lokale CO2 uitstoot en moeten we dus stimuleren.

Het reeds gekende windplan is daartoe richtinggevend en zal ook gerealiseerd worden. De stad Brugge is een van de weinige steden met een effectief windplan dat zowel voor burgers als investeerders een duidelijk en evenwichtig kader vormt. Zoals ook in de monitoring opgenomen en door jullie vermeld zit de stad Brugge voor op schema wat betreft de realisatie van deze doelen. Waar opportuniteiten zijn om deze voorsprong te versterken zullen we deze benutten.

De laatste suggestie om in te zetten op energiegemeenschappen is terecht en belangrijk. Energiedelen wordt de toekomst en moeten we als stadsbestuur helpen realiseren. De stad Brugge is reeds zelf 'energiedeler' door energieproductie en -consumptie tussen haar eigen gebouwen te realiseren.

Ook tussen particuliere gebruikers wordt dit energiedelen vanaf 2023 mogelijk en tal van experimenten zijn daarbij in voorbereiding. We hopen daarbij vooral ook Bruggelingen zelf te vinden die mee willen stappen en investeren in dit soort projecten. Ik nodig alvast ook de grootouders voor het klimaat uit om hierin mee te denken.

De rol van de WVI als beheerder van de Brugse bedrijventerreinen is daarin zeker ook belangrijk: bij nieuwe ontwikkelingen worden een verplichting opgenomen om op het bedrijfsdak te voorzien in zonne-energie, bij lopende concessies wordt onderzocht hoe bedrijven gestimuleerd kunnen worden om meer zonnepanelen te voorzien, al dan niet in een energiegemeenschap.

Ook met de sociale huisvestingsmaatschappij Vivendo wordt gezocht naar formules om op hun woningaanbod zonnepanelen te voorzien. Recent werd in de raad van bestuur van Vivendo beslist om in te stappen in het project Aster en wordt op 100 sociale woningen zonnepanelen voorzien. Ook met andere partijen wordt onderzocht hoe we op sociale woningen meer zonnepanelen kunnen realiseren.

Ik hoop met dit antwoord een aantal van jullie bezorgdheden weggenomen te hebben en ik reken vooral op de groeiende samenwerkingen en het benutten van onze lokale krachten en dynamiek om meer lokale klimaatprojecten op poten te zetten. Ik dank de grootouders voor het klimaat voor hun inzet en betrokkenheid en blijven beschikbaar voor alle suggesties en voorstellen voor concrete actie.

Met vriendelijke groeten.

*Dirk De fauw
Burgemeester
Burg 12*

2. Hoe zal stad Brugge de doelstellingen van een bijna halvering van de CO2-uitstoot tegen 2030 en klimaatneutraliteit tegen 2050 halen?

In bovenstaande reactie kunt u het antwoord op uw vraag terugvinden, maar graag sommen wij ze hier nog eens op:

De uitdagingen om de Brugse - en bij uitbreiding Vlaamse en Europese - klimaatdoelen te realiseren, zijn enorm. Ook financieel en structureel is dit voor een Stadsbestuur moeilijk dragen, zeker in de huidige economische omstandigheden. Desondanks blijven wij verder streven en nemen wij de volgende maatregelen:

- Binnen de marges werden alle stadsdiensten uitgenodigd ruimte te zoeken om binnen de bestaande budgetten bijkomende inspanningen te doen voor de Brugse klimaatdoelen.
- De diensten worden gevraagd maximaal in te zetten op opportuniteiten van bijkomende inkomsten via subsidies en projectfinanciering allerlei.
- De aangekondigde studie om een financiële inschatting te krijgen wat nodig is om de Brugse klimaatdoelen te realiseren wordt in 2023 uitgevoerd en zal deel uit maken van het beleidsvoorbereidend Administratief Memorandum dat tegen 2024 door de stadsadministratie wordt samengesteld.
- In de afgelopen maanden is belangrijk voorbereidend werk gestart om Bruggelingen te stimuleren en te faciliteren in woningrenovatie en het fossielvrij maken van de gebouwverwarming. Daarbij denken wij aan de opmaak van een warmtezoneringskaart, het uitschrijven van pilootprojecten rond ontzorging (zoals het traject buurtkracht in Assebroek), het versterken van de cel renovatieadvies, de verbetering van de website 'energieplatform.Brugge.be', de organisatie van energieavonden dit najaar, de organisatie van een warmtenetcoalitie, enzovoort.
- Een opschaling van bovenvermelde activiteiten, zodat wij Bruggelingen een antwoord kunnen bieden op de vraag hoe ze hun woning op termijn zullen kunnen/moeten verwarmen. De warmtezoneringskaart ism. de VVSG wordt binnenkort opgeschaald naar een 'inspiratiekaart woningrenovatie', waarmee wij kunnen aangeven welke Brugse buurten de grootste opportuniteiten bieden om versneld werk te maken van woningrenovatie.
- Collectieve oplossingen zoals een warmtenetten zullen deel van de oplossing zijn. Evident zal het bestaande IVBO warmtenet een belangrijke rol spelen, maar dit warmtenet zal niet alle vragen beantwoorden. Het valt dan ook nog uit te zoeken welke oplossingen, structuren, actoren hierin een rol moeten opnemen en hoe de financiering daarvan moet verlopen. De Stad Brugge neemt alvast het voortouw om via de warmtenetcoalitie de belangrijkste actoren regelmatig rond tafel te brengen, maar nu al is duidelijk dat geen van deze spelers de oplossing alleen zal kunnen realiseren.
- De 60.000 wooneenheden die Brugge telt volledig gaan ontzorgen bij renovatie is onhaalbaar en kan de Stad Brugge niet alleen organiseren. Woningeigenaars zullen zélf initiatief moeten nemen om hun woning energiezuinig en fossielvrij te maken. Hier hebben wij nog heel veel werk aan het mobiliseren van eigenaars en vinden van geschikte technische oplossingen.
- Er wordt een bestek uitgeschreven om externe private partijen toe te laten ondersteuningstrajecten voor energiezuinige en fossielvrije renovaties op te zetten vanaf voorjaar 2023. De vermelde 'inspiratiekaart woningrenovatie' zal daarbij richtinggevend zijn.
- De extra middelen die de stad Brugge in kader van het Lokaal Energie- en klimaatpact 2.0 ontvangt (176.000 Euro per jaar voor de periode 2023-2024-2025) zullen integraal ingezet worden voor het versterken van de inspanningen rond woningrenovatie. Wij willen 2 extra personeelsleden aanwerven en toevoegen aan de bestaande cel woningrenovatie en deze

beter organiseren op het ondersteunen van Brugse woningeigenaars om hun woning te renoveren.

- Het windplan met als doel bijkomende lokale hernieuwbare energieproductie zal gerealiseerd worden.
- Energiedelen zullen wij als stadsbestuur zelf doen en mee helpen realiseren. Wij hopen daarbij vooral ook Bruggelingen zelf te vinden die mee willen stappen en investeren in dit soort projecten.
- WVI als beheerder van de Brugse bedrijventerreinen moet bij nieuwe ontwikkelingen verplicht op het bedrijfsdak voorzien in zonne-energie, bij lopende concessies wordt onderzocht hoe bedrijven gestimuleerd kunnen worden om meer PV te voorzien, al dan niet in een energiegemeenschap.
- Met de sociale huisvestingsmaatschappij Vivendo wordt gezocht naar formules om op hun woningaanbod PV te voorzien. Recent werd in de raad van bestuur van Vivendo beslist om in te stappen in het project Aster en wordt op 100 sociale woningen PV voorzien. Ook met andere partijen wordt onderzocht hoe wij op sociale woningen meer PV kunnen realiseren.

Vraag 2050: Raadslid Annick Lambrecht (23 november 2022)

Zwart punt kruispunt R30-Generaal Lemanlaan

In Brugge werd deze week het dodehoekongeval op het kruispunt van de Ring met de Generaal Lemanlaan, dat negen maanden geleden het leven kostte aan een dame van 78 jaar, behandeld. De nabestaanden wijzen niet naar de trucker, maar naar de overheid: "Hoeveel verkeersdoden moeten er hier nog vallen?", viel te lezen in de kop van het krantenartikel.

Het ongeval gebeurde op één van de zwarte kruispunten in Brugge. Het desbetreffende kruispunt staat, op vraag van de stad, reeds jaren op de planning om het verkeersveiliger te maken voor zwakke weggebruikers, maar uitvoering bleef tot op heden uit. Op de provinciale commissie verkeersveiligheid van 29 april 2020 werd reeds een studie goedgekeurd die de aanpassing van de circulatie en de lichtenregeling voorziet, wat ervoor had moeten zorgen dat fietsers niet meer in conflict zouden komen met gemotoriseerd verkeer. Het Agentschap Wegen en Verkeer reageerde in de media dat de werken wellicht pas in 2024 zullen doorgaan, gezien het gaat om een complex dossier.

Vandaar de volgende vragen:

1. Wat maakt dat de geplande ingrepen zo complex zijn om uit te voeren? Wat zijn de knelpunten?
2. Waarom werd, in afwachting van deze geplande ingrepen, de verkeerslichtenregeling nog niet aangepast in het voordeel van de zwakke weggebruiker zoals dat aan het kruispunt met de Baron Ruzettelaan wel het geval is?
3. Kan zo'n conflictvrije verkeerslichtenregeling niet standaard worden op alle kruispunten op de ring?

Antwoord 2050:

Zwart punt kruispunt R30-Generaal Lemanlaan

Bevoegd wegbeheerder Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft ondertussen ook gereageerd op het krantenartikel en graag citeren wij dit omdat hierin ook uw vragen reeds beantwoord worden.

Op de vraag naar eventuele 'quick wins' stelt AWV:

"Als de fietsers zich voor het autoverkeer opstellen zoals op vandaag, dan is het niet mogelijk groen te geven aan het autoverkeer als de fietsers die ervoor staan rood hebben. In de huidige situatie kan het autoverkeer enkel groen krijgen in dezelfde groenfase van de fietsers."

Willen we daar een conflictvrije groenregeling dan moeten we bijkomende ruimte creëren zodat fietsers zich veilig kunnen opstellen op een eigen voldoende ruime opstelruimte waar ze het autoverkeer niet hinderen. Die opstelzone voor fietsers is voorzien maar die zal zich in de Gen. Lemanlaan boven twee duikers van het Zuidervaartje situeren. We hebben daarom vorig jaar onderzoek gedaan naar de haalbare opstelruimte boven de bestaande duikers, en hebben de toestand en uitbreidingsmogelijkheden van die duikers onderzocht. Daaruit blijkt dat we pas voldoende opstelruimte voor fietsers kunnen creëren mits een verlenging van de duikers. Die noodzakelijke verlenging kan best gerealiseerd worden door de bestaande duikers deels te vervangen door nieuwe, langere duikers."

Op vraag naar de knelpunten om de goedgekeurde PCV (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid)-oplossing in de praktijk te brengen geeft AWV aan:

"Naast die duikers zijn er nog heel wat andere technische uitdagingen en randvoorwaarden op die locatie. Daarom werken we momenteel aan een grondige uitvoeringstechnische studie in overleg met de stad Brugge, de Vlaamse Waterweg, rioolbeheerders, nutsmaatschappijen, politie, enz. zodat we op die moeilijke locatie toch een kwalitatieve herinrichting kunnen doen die de veiligheid effectief zal verbeteren. Daarnaast zullen de werken de aanvraag van een omgevingsvergunning vereisen, die pas opgestart kan worden nadat diverse wettelijk verplichte vooronderzoeken uitgevoerd zijn. Ook moet er al op voorhand worden uitgedokterd hoe we de werken gefaseerd kunnen uitvoeren op een veilige manier voor het verkeer (in het bijzonder voor fietsers) en met liefst zo weinig mogelijk hinder, hetgeen niet evident is op die locatie."

Niettegenstaande er achter de schermen dus hard gewerkt wordt aan dit dossier hebben we voorlopig nog geen zicht op een exacte uitvoeringsdatum. We hopen in 2023 al te kunnen starten met voorbereidende werken (toch als de omgevingsvergunningsprocedure vlot verloopt). De eigenlijke werken zullen vermoedelijk pas in 2024 kunnen beginnen net omdat er nog zoveel procedures moeten doorlopen worden."

Vanuit Stad Brugge kunnen wij de reactie van AWV bijtreden. In dit specifieke dossier werden wij immers geconfronteerd met technische uitdagingen en konden wij jammer genoeg geen quick wins identificeren. Los daarvan wordt er vanuit de Stad op toegezien dat alle te doorlopen stappen door AWV zo snel als mogelijk gebeuren.

Op vraag 3 kregen wij volgend afzonderlijk antwoord van gewestwegbeheerder AWV:

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft de intentie alle verkeerslichten-geregelde kruispunten uit te rusten met een verkeerslichtenregeling conform het Vlaams actieplan verkeerslichten.

Dit houdt in dat er ontworpen wordt volgens twee principes, nl.:

- *zo weinig mogelijk voor niks voor rood;*
- *maximaal conflictvrij.*

Een maximaal conflictvrije regeling betekent niet volledig conflictvrij. Een volledig conflictvrije regeling betekent dat geen enkel van de verkeersdeelnemers een onbeveiligd conflict heeft met een verkeersdeelnemer uit een andere richting.

Een maximaal conflictvrije regeling houdt in dat rekening houdend met de beschikbare ruimte en rekening houdend met de intensiteiten op de verschillende takken, een regeling wordt ontworpen die zoveel mogelijk conflicten beveiligt zonder structurele files te veroorzaken die zouden leiden tot sluipverkeer en het verschuiven van verkeersveiligheidsproblemen. Bij de het toepassen van het afwegingskader conform het actieplan wordt prioriteit gegeven aan het beveiligen van conflicten met kwetsbare weggebruikers.

Het kruispunt aan de Baron Ruzettelaan is maximaal conflictvrij geregeld, niet volledig conflictvrij. Ook daar zijn nog onbeveiligde conflicten in de lichtenregeling opgenomen.

In sommige gevallen zal dus een meer conflictvrije regeling worden ingevoerd dan op het kruispunt met de Baron Ruzettelaan. Op andere kruispunten zal dit vergelijkbaar zijn, of zelfs minder conflictvrij. Indien conflicten in de regeling worden behouden wordt wel voorzien in veiligheidsverhogende maatregelen.

De uitrol van het Vlaams actieplan verkeerslichten over heel Vlaanderen, loopt al heel wat jaren en zal nog heel wat jaren verder lopen. Bij de uitrol wordt synergie gezocht met reeds geplande investeringswerken en wordt prioriteit gegeven aan gevaarlijke punten en schoolrouteknelpunten.

Ook hier kunnen wij AWV bijtreden. Wij verwijzen naar de toelichting op de diverse zwarte punten die wij eerder op berek gaven en waaruit dergelijk maatwerk-per-kruispunt (gepuurd uit dialoog tussen AWV, de stadsdiensten, de lokale politie, ...) ook een rode draad was.

Sowieso wensen wij afrondend ook te benadrukken dat zwarte punten voor ons Brugse stadsbestuur een prioriteit vormen in het mobiliteitsbeleid. Wij onderschreven zo het SAVE-charter van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen en koppelden hieraan ook een systematische screening van alle Brugse zwarte punten (zoals wij ook al eens toelichtten op het berek). In concreto hebben wij zo, in dialoog met AWV en andere partners, oplossingsrichtingen geïdentificeerd en rollen wij die ook zo spoedig als mogelijk uit. Illustratief verwijzen wij graag naar het nieuwe vierkant groen op de Scheepsdalebrug.