

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**25ste jaargang
nr. 19 – 26 mei 2020**

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 1223: Raadslid Sandra Wintein (5/03/2020)

Aanbod aan zwemlessen in Interbad

De laatste tijd bereiken er ons vele klachten van klanten van het Interbad die het betreuren dat er geen enkel aanbod meer is van zwemlessen.

Bij overname door Farys werd het gewoonlijke zwemlessenaanbod van Interbad vervangen door de zwemschool van vzw Swimcool. Dit werd echter naar verluidt al stopgezet.

Naar aanbod toe levert dit een groot probleem op: vele ouders met kinderen schrijven hun kinderen nu noodgedwongen in voor zwemlessen in een ander zwembad, wat uiteraard niet de bedoeling kan zijn. Ook de regio Sint-Kruis, Assebroek en de noordelijke deelgemeenten verdienen immers een aanbod aan zwemlessen voor hun kinderen.

Eén van de voorwaarden bij de overname was dat het aanbod hetzelfde zou blijven.

Graag had ik dan ook de volgende vragen gesteld:

- Klopt het dat het aanbod aan zwemlessen via Swimcool is stopgezet in het Interbad? En zo ja, wat zijn de redenen voor stopzetting?
- Komt er op korte termijn een vervangend aanbod aan zwemlessen in Interbad?

Antwoord 1223:

Aanbod aan zwemlessen in Interbad

Voor de overname van de exploitatie door Farys was er een beperkt aanbod zwemlessen in het Interbad. De Gezinsbond organiseerde lessen voor kinderen op zaterdagochtend. Ze konden dit verderzetten, maar doen dan momenteel niet. Er is de Zwemclub Interbad, met jeugdwerking, die nog steeds actief is in het bad. Daarnaast gaven in het verleden ook de redders zelf zwemlessen. Een systeem waarbij redders zelf zwemlessen combineren met hun redderstaken blijkt om diverse redenen geen evidentie. Zowel de kwaliteit van de zwemlessen als de strikte naleving van de Vlarem-wetgeving (veiligheid) bleken daaronder te lijden.

Bij de overdracht van de exploitatie van de zwembaden Interbad en Jan Guilini naar Farys werd voor beide zwembaden beslist om zwemlessen door redders tijdens hun werkuren stop te zetten en een structureel kader op te zetten voor lesgevers. Dat kader bevat een aantal kwaliteitsvereisten zoals het beschikken over bepaalde kwalificaties om les te geven.

Er blijkt, doordat scholen steeds minder gaan zwemmen, in Vlaanderen in het algemeen een nood aan zwemlessen voor kinderen. En dan specifiek de basisvaardigheid zwemmen. Dat kader voor externe lesgevers werd dus goedgekeurd en in beide zwembaden zijn verschillende lesgevers actief.

Voor Interbad werd, naast dit structureel kader, door de vroegere Raad van bestuur net voor de exploitatieoverdracht ook een samenwerking met de aanbieder Swimcool opgezet. De publieke openingsuren op zaterdagochtend en een deel op woensdagnamiddag werden geschrapt en Swimcool kon in die uren zwemlessen organiseren in het bad.

Deze vermindering van publieke zwemuren leverde van in het begin zeer veel klachten op, vooral van jonge gezinnen die deze momenten (woensdagnamiddag en zaterdagochtend) benutten om met de kinderen te gaan zwemmen. De stad en Farys werden bestookt met reacties van onbegrip voor het afschaffen van deze publieke uren.

Toen de overeenkomst met Swimcool dit voorjaar afliep, beslisten de stadsbesturen van Brugge en Damme om te bekijken of deze beslissing kon aangepast worden, rekening houdend met de nood aan zwemlessen voor kinderen.

Het aanbod van Swimcool in Interbad werd herleid tot watergewinning voor de allerkleinsten in het instructiebad. De andere zwemlessen werden verplaatst naar het zwembad KTA. Dat schoolzwembad heeft geen publieke functie, maar verenigingen en vzw's kunnen het wel afhuren voor trainingen en zwemlessen. Het heeft ook geen recreatieve elementen en is dus vooral een bad om baantjes te trekken. Het aanbod van Swimcool voor iets oudere kinderen, waar grote vraag naar is in Brugge zoals eerder beschreven, werd dus verplaatst naar het zwembad van het KTA. Het kader voor lesgevers en de andere zwemclubs bleven uiteraard in Interbad.

Door die verschuiving creëren we dus niet enkel extra publieksuren in de Brugse zwembaden (eerder werden die ook in Jan Guillini al verruimd). Ook het aanbod zwemlessen voor kinderen in Brugge is dus in het algemeen uitgebreid. Zwembaden worden door Vlaanderen beschouwd als bovenlokale sportinfrastructuur. Het feit dat veel gemeenten geen eigen zwembad hebben op hun grondgebied illustreert dat ook. Het is een vaststaand gegeven dat mensen bereid zijn om zich enkele kilometers te verplaatsen voor een zwembadbezoek. Met drie publieke zwembaden op haar grondgebied heeft Brugge dus een aanbod aan zwemwater dat ruimer is dan de Vlaamse gemiddelden. De Stad investeert daar zeer veel in, want de uitbating van publieke zwembaden is sowieso verlieslatend.

Ondanks die weelde aan zwemwater is het niet mogelijk om in de drie verschillende zwembaden telkens een overaanbod aan lessen te gaan creëren voor alle mogelijke doelgroepen. Er wordt dus gestreefd naar een breed en divers algemeen Brugs aanbod aan zwemuren voor publiek, scholen, verenigingen en aanbieders van zwemlessen voor diverse leeftijdsgroepen. Al deze vormen van dienstverlening telkens in alle drie de publieke zwembaden gaan aanbieden, is niet realistisch.

Om op uw vragen te antwoorden:

De lessen Swimcool in Interbad zijn deels behouden (watergewinning in instructiebad) en deels verplaatst naar het zwembad KTA. De reden voor deze wijziging is de keuze voor een algemene verruiming van het aanbod aan zwemwater in Brugge.

Er wordt op korte termijn geen extra aanbod aan zwemlessen voor deze leeftijdsgroep gecreëerd in Interbad. Zoals voor alle aspecten van de dienstverlening in de zwembaden, is er periodiek overleg tussen de stad en de zwembadbeheerders, waarbij de vinger aan de pols wordt gehouden om een sterk Brugs zwemaanbod voor alle inwoners te voorzien.

Vraag 1224: Raadslid Olivier Strubbe (13/04/2020)

Fietspad Ter Doeststraat, Lissewege

Fietsen langs de Ter Doeststraat (Lissewege) is geen pretje, er zijn al wat aanpassingen gemaakt om het fietsen in deze straat veiliger te maken.

Één van die aanpassingen is de doorsteek naar het Boudewijnkanaal.

Zo kunnen fietsers een heel eind langs het Boudewijnkanaal fietsen om toch uiteindelijk via de Ter Doeststraat in Lissewege te komen. Op het eerste zicht een interessante verbetering, toch heb ik hierbij wat opmerkingen en vragen.

De doorsteek situeert zich midden in die ene bocht die de Ter Doeststraat heeft;

1. Kon deze doorsteek niet beter iets voor die bocht uitkomen? Lijkt mij veiliger.
2. Is het de bedoeling dat het fietsverkeer komende van Lissewege ook gebruik maakt van deze doorsteek? Zo ja, dan dienen zij in een bocht over te steken, (over een volle witte lijn) is zeer onveilig. Zichtbaarheid is zeer miniem, ook naar jeugdige fietsers is dit zeker niet optimaal.
3. Het zou interessant zijn mochten de fietsers die van het Boudewijnkanaal komen en de doorsteek nemen, niet meteen op de rijweg uitkomen. (Slalom met paaltjes of iets dergelijks). Zodat ze in snelheid moeten minderen. Fietsers die het verkeer niet goed kunnen inschatten, nemen hun bocht over de hele suggestie-strook en dit kan gevaarlijk zijn met naderende auto's die elkaar dienen te kruisen in de bocht!
4. Wanneer het donker is, zou ik het traject langs het Boudewijnkanaal ook niet aanraden. Kreeg al van verschillende mensen te horen, dat ze dan liefst niet langs daar rijden, voelen zich daar zeer onveilig....(bomen, struiken, weinig verlichting...)
5. Waarom werden de fiets-suggestiestroken niet doorgetrokken in het eerste deel van Ter Doeststraat? (Van de spoorwegbrug tot aan die bocht van de doorsteek). Niet iedere fietster maakt gebruik van het Boudewijnkanaal en al zeker niet als het donker is.
6. Kan er geen betere straatverlichting komen? Eventueel slimme verlichting. Zowel langs Ter Doeststraat als Boudewijnkanaal.
7. Wat is de snelheid op de Ter Doeststraat voor automobilisten? 70km/u of 50km/u ook dit is voor velen onduidelijk.

Kortom, ik denk dat deze situatie toch nog eens de nodige aandacht zou verdienen om hier en daar wat verbeteringen aan te brengen!



Antwoord 1224:

Fietspad Ter Doeststraat Lissewege

De ligging van dit fietspad werd bestudeerd i.k.v. het Masterplan Fiets (2008) waarbij geopteerd werd voor deze locatie vanuit twee overwegingen:

- 1) We streven naar een minimale ruimte-inname dit ook en in het bijzonder gelet op de bestemming als ruimtelijk kwetsbaar gebied van de groenzone belendend aan het jaagpad langsheen het Boudewijnkanaal.
- 2) We waken over een verkeersveilige inrichting, een verschuiving voor de bocht (weze het richting Lissewege, weze het richting Stationsweg) zou in deze betekenen dat een fietser die uitrijdt geen zicht heeft op naderend verkeer uit één zijde, nu is deze conflictpresentatie er wel wat maakt dat een fietser voorzichtiger zal zijn wat in het vakdomein sociale verkeerskunde als risicohomeostase wordt bestempeld (wat bij een opschuiven dus zou aanleiding kunnen geven tot een gevaarlijkere situatie omwille van een verkeerd inschatten).

Het idee is dat fietsers tussen deze doorsteek en de Stationsweg / Herdersbrug het jaagpad gebruiken daar hier de Ter Doeststraat nog een hoger snelheidsregime kent. De doorlopende witte markering is inderdaad, zo wordt ook bevestigd door onze lokale politie, ongelukkig te bestempelen. We vroegen aan de Cluster Openbaar Domein om de witte lijn hier plaatselijk te onderbreken.

Inzake vraag 3 zijn we van oordeel dat omwille van de chicane in het fietspad ter hoogte van de duiker over de langsracht een fietser al aan geminderde snelheid zal rijden. De afstand tussen de duiker en rijweg is immers nog geen 10 m wat maakt dat hier aan trage snelheid de kruising genaderd wordt en door de situering aan de buitenzijde bocht is er een goede conflictpresentatie. Om dit punt extra te benadrukken zijn ook fietsers uit de voorrang gehaald via haaiantanden en een verkeersbord.

Inzake vraag 5 zijn we van mening dat het jaagpad hier het preferente tracé is. Deze visie werd ook bijgetreden door Westtoer die haar toeristisch-recreatief knooppuntennetwerk hierop zal aanpassen.

Inzake vraag 7 kunnen we meedelen dat de Ter Doeststraat drie snelheidsregimes kent

- Tussen Stationsweg en doorsteek / de eerste wegversmalling : 70 km/u
- Tussen fietsdoorsteek en aanvang dorp : 50 km/u (afgedwongen door extra wegversmallingen alsook de fietssuggestiestroken die wegbeeldversmallend werken)
- Aanvang dorp : 30 km/u

We vroegen n.a.v. uw melding om de borden te verifiëren en desgevallend een extra (herhalings)bord te plaatsen zo er sprake zou kunnen zijn van enige verwarring.

Inzake vraag 4 en 6 wachten we op een antwoord van Openbaar Domein.

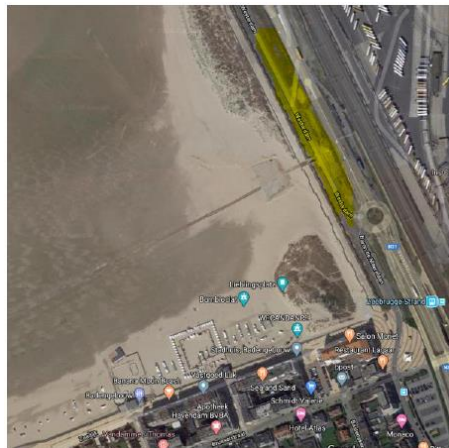
Vraag 1225: Raadslid Janos Braem (13/04/2020)

Extra parking Zeebrugge



In Zeebrugge is er op drukke momenten nood aan meer parking. Daarom wordt er nagedacht aan extra parkeermogelijkheden. Nu wordt parking D vaak gebruikt als extra niet-verharde parking. Groen wil dit graag zo houden. Verder kan de Elia-parking nog meer gepromoot worden. Maar als er een groter fietspad komt aan de Kustlaan moet er gedacht worden aan extra locaties. Is het een mogelijkheid om het stuk havengebied net aan het begin van de Westerdam hiervoor te gebruiken? Er is reeds een doorgang naar het strand voorzien. Zie foto's (geel gearceerde deel).

- Is deze extra parking een mogelijkheid, ook al is dit eigendom van MBZ?
- Zijn er plannen om parking D te verharden en het zicht naar de polders weg te nemen?
- Is er extra promotie voorzien voor de publieke Eliaparking?



Antwoord 1225:

Extra parking Zeebrugge

Binnen de studie F34, fietssnelweg Zeebrugge – Oostende, wordt deze thematiek omstandig onderzocht. Zoals u stelt, zal deze fietsroute immers betekenen dat de parkeerplaatsen langs de N34 zullen verdwijnen. Het college van burgemeester en schepenen heeft daarom in zitting van 30 september 2019 dit dossier besproken. Laat ons toe om daarom eerst op deze collegebeslissing (2019_3405) terug te komen.

Vanuit onze diensten werd volgende analyse gemaakt :

Uit het parkeeronderzoek van de dienst Mobiliteit kunnen we volgend concluderen :

- *het huidig parkeeraanbod langsheen de N34 (incl parking D) bedraagt 731 parkeerplaatsen (te verklaren door de 1,6 km lange N34 tussen Strandwijk en de gemeente grens Blankenberge)*
- *de parkeervraag vanuit het parkeerdrukonderzoek leert volgend:*
 - *bezetting zomer 2018 – dinsdagochtend : 21 ppl (4%)*
 - *bezetting zomer 2018 - dinsdagavond : 26 ppl (4%)*
 - *bezetting zomer 2018 - zaterdag : 546 ppl (75%) waarvan 27% in segment 511 (Parking D) en 35% in segment 235 (tegen Zeebrugge Bad)*
 - *142 bezette ppl te parking D*
 - *233 bezette ppl in de zone nabij Zeebrugge Strandwijk*
 - *62 bezette ppl in de zone op meer dan 500m van Zeebrugge Strandwijk*
 - *109 bezette ppl in de zone op meer dan 1000m van Zeebrugge Strandwijk*
 - *bezetting zomer 2019 : 12 ppl (2%).*

Het spreekt voor zich dat zaterdag zomer 2018 als representatief genomen wordt. De vraag kan gesteld worden wie de toeristen zijn die parkeren op grotere afstand. Deze op meer dan 1km (geenszins wandelafstand) lijken o.i. weinig toegevoegde waarde te geven aan Zeebrugge en haar middenstand, Blankenberge met o.m. de Duinse Polder is immers dichterbij. Ook bestuurders die parkeren op 500 à 1000m bieden o.i. weinig toegevoegde waarde aan Zeebrugge Strandwijk, in de CROW-kencijfers wordt immers 400m als loopafstand gehanteerd voor recreatie - toerisme.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat 400 parkeerplaatsen te voorzien zijn om de huidige parkeervraag (incl. een marge) op te vangen. Weliswaar kan dit gedifferentieerd worden tot 100 ppl die semi-verhard zijn i.f.v. een intensiever gebruik en 300 ppl "groene parking" i.f.v. een occasionele piekparkeervraag. Zo kan ook gewaakt worden over de beeldkwaliteit (cfr. bekommernis geuit in de Revitalisatiestudie).

Gelet op deze analyse nam het college van burgemeester en schepenen reeds volgend standpunt (artikel 2) :

het stadsbestuur engageert zich om

1° gesprekken met Elia aan te gaan over het gebruik van de Elia-parking als publieke parking voor Zeebrugge Strandwijk (conform uitgereikte vergunning) waarbij Elia ook gewezen wordt op de lopende oefening i.k.v. studie F34 / studie gevaarlijke punten (incl. de oefening voor een gestapeld parkeren), deze dialoog wordt getrokken door de dienst eigendommen in samenspraak met de dienst ruimtelijke ordening en de cluster openbaar domein;

2° een evaluatie voor de parkeerdruk in de Strandwijk te maken, dit initiatief wordt getrokken door de dienst mobiliteit i.s.m. de lokale politie;

Op heden is er dan ook nog geen exacte uitspraak over de locatie van compensatie maar is er wel een engagement om 100 + 300 parkeerplaatsen te compenseren waarbij we dus kijken naar parking Elia, parking D en andere mogelijkheden die in de studie Oudemaerspolder werden geïdentificeerd. Dit dus allen nabij de Strandwijk wat ten aanzien van vandaag (met parkeerplaatsen tot op 1,5 km afstand van de wijk) een verbetering is en derhalve ook past in de ambitie van de Revitalisatiestudie om de badplaats op te laden. Deze oefening is nu nog lopende.

De Hoofdcoördinator, de dienst Mobiliteit, de dienst Eigendommen en de dienst Ruimtelijke Ordening volgen dit op.

Inzake de suggestie van een nieuwe parking aan de Westerdam. Dit perceel is integraal gesitueerd in havengebied, zowel gevat in het Gewestelijk RUP Zeehavengebied als in de havenverordening en andere vigerende wetgeving en normen die in het havengebied van toepassing zijn. Dit maakt dat vergunningsmatig een randparking o.i. weinig kans heeft om vergund te worden als maakt ook dat er diverse knelpunten zich stellen naar havenverkeer.

Inzake de vraag of parking D verhard wordt en welke impact dit heeft op de beleving van / vanuit de polder. Op heden kunnen we hier nog geen uitspraken over doen. Als parking D ingeschakeld wordt als permanente parking dan mogelijks wel, echter onze voorkeur gaat uit naar parking Elia. Sowieso zal er, ook als er sprake is van een bestendinging i.f.v. de piekparkeerdruk dan gewaakt worden over een goede landschappelijke inkleding.

Inzake de vraag rond de Eliaparking. Het is o.i. preferent dat deze parking het aanbod à 100 permanente parkeerplaatsen faciliteert, wat ook zo opgenomen is in de uitgereikte vergunning. Op heden is er echter nog geen overdracht (minimaal beheer) waardoor we dit nog niet hard kunnen maken, vandaar onze opvolging naar Elia vanuit de dienst Eigendommen. Eens hierover afspraken zijn dan kunnen we uiteraard nadenken over signalisatie en andere facetten naar inrichting.

Samengevat kan u dan ook zien dat de puzzel volop gelegd wordt, er zijn thans nog geen definitieve uitspraken te maken al voelt u dat het onderzoek zeer grondig gebeurt en dat we bekommernissen als landschappelijke inpassing ook meenemen. Als er een update is in dit dossier zullen we een kopie van de collegebeslissing aan u overmaken.



2165 bijlage.pdf

Vraag 1226: Raadslid Janos Braem (15/04/2020)

ESCO's - Energy Service Company

Energie prestatie contracten worden door de Europese commissie gezien als een belangrijk middel om de klimaat doelstellingen te halen. EPC (niet te verwarren met Energie prestatie certificaten) stellen de stad in staat om de CO2 uitstoot van hun gebouwen te verlagen zonder zware investeringen.

Hoe gaat het in zijn werk?

De gemeente stelt een facilitator aan, in dit geval het steunpunt duurzaam bouwen van de provincie West Vlaanderen. Samen met de gebouwenbeheerder maakt deze een evaluatie en doet een audit op het beoogde gebouw.

Vervolgens wordt er een zgn ESCO (energy service company) geselecteerd.

Er wordt een contract afgesloten waarin vastgelegd wordt dat de energiebesparingsmaatregelen gefinancierd zullen worden met de toekomstige energiebesparingen (het systeem is dat kosten zichzelf terug betalen). De ESCO gaat dus een resultaatsverbintenis aan en dient, mochten de besparingen niet worden gerealiseerd, financieel bij te dragen. De ESCO heeft er dus alle belang bij dat de besparingen worden gerealiseerd.

Wat zijn de voordelen?

- De stad dient zelf geen coördinerende rol te spelen maar blijft controle behouden.
- De stad kan een besparing realiseren op de operationele kost van zijn gebouwen zonder zware investeringen.
- Brugge heeft de burgemeestersconvenant ondertekend en kan op deze manier een flinke stap zetten naar invulling.

Mijn vragen hierover:

- Is zo'n samenwerking met een ESCO interessant voor Brugge?
- Werd er reeds een samenwerking met een ESCO overwogen? Waarom wel/niet?
- Kan dit geadviseerd worden aan Brugse bedrijven/scholen/organisaties die duurzame investeringen voor de boeg hebben?

Antwoord 1226:

ESCO – Energy Service Company

De stad heeft honderden gebouwen in beheer. Een strategie richting klimaatneutraliteit vraagt zeer hoge (financiële) inspanningen. Het zal nodig zijn om verschillende pistes te volgen om deze strategie uit te voeren. ESCO kan daar één van zijn.

Als we de investeringsportefeuille onder een bepaald niveau willen houden kan een ESCO in bepaalde gevallen interessant zijn voor de stad Brugge, namelijk:

- voor bepaalde gebouwen (of gebouwgroepen), die stabiel in portefeuille blijven en waar een variatie aan maatregelen nodig is;
- als we als stad een bindende daling van de CO₂-uitstoot kunnen vooropstellen. Een ESCO zal om economische redenen vanzelfsprekend in de eerste plaats willen streven naar een maximale energiekostenbesparing en niet naar een maximale besparing op CO₂-uitstoot;
- als we garanties hebben dat een ESCO geen lock-in veroorzaakt die onze lange termijn doelstellingen op het vlak van klimaatneutraliteit zou bemoeilijken.

Verder heeft een groot deel van het Brugse patrimonium erfgoedwaarde en komen energiebesparende investeringen bijna nooit alleen. Een investering in bijvoorbeeld de isolatie van de gebouwschil, ramen, ... zal voor deze gebouwen steeds samen gaan met een investering in restauratie of in herstel van het oorspronkelijke uitzicht van de gevels of ramen.

Vandaag worden een aantal gebouwen aan een quickscan onderworpen om de potentie voor een ESCO-systeem te onderzoeken.

Net zoals voor een stad is voor Brugse bedrijven/scholen/organisaties een ESCO in bepaalde gevallen interessant. Het is dus van belang om de voor- en nadelen grondig te onderzoeken op basis van de noden.

Vraag 1227: Raadslid Annick Lambrecht (15/04/2020)

Straatnamen genoemd naar vrouwen in Brugge

Gisteren, dinsdag 14 april, was het de beurt aan Brugge in de documentaire 'Meer vrouw op straat' op Canvas. Presentatrice Sofie Lemaire stelde een eregalerij voor van bijzondere vrouwen, op basis van ingezonden suggesties van kijkers. Portretten van Levina Teerlinc, Jeanne De Beir, Yvonne Lahousse en Eleonora Verbeke passeerden de revue.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

1. Hoeveel straten in Brugge zijn er en hoeveel daarvan werden er naar vrouwen genoemd tot het jaar 2018? Graag dus een overzicht van hoeveel procent straatnamen in Brugge genoemd zijn naar mannen, en hoeveel naar vrouwen, opgesplitst per deelgemeente.

2. Hoeveel straatnamen genoemd naar een vrouw kwamen er officieel bij vanaf 2018 tot nu? Hoeveel is dat procentueel uitgedrukt van het totaal aantal bijgekomen straatnamen sinds 2018?

Antwoord 1227:

Straatnamen genoemd naar vrouwen in Brugge

Tot en met het jaar 2017 telde Brugge 1.505 straatnamen waarvan:

267 mannen (incl. 36 familienamen en 16 koninklijke familie) = 17,7 % en opgedeeld per gemeenteafdeling (entiteiten volgens Openbaar Domein)):

Assebroek: 54 straten/ 28 %

Centrum: 66 straten/ 15,2%

Dudzele: 4 straten/ 6,9%

Lissewege: 11 straten/ 26,2%

Sint-Andries: 42 straten/ 23,4 % (twee straatnamen idem als Sint-Michiels)

Sint-Kruis: 14 straten/ 8,4%

Sint-Michiels: 22 straten/ 15,8% (twee straatnamen idem als Sint-Andries)

St-Pieters/St-Jozef/Koolkerke: 33 straten/ 17,1%

Zeebrugge: 23 straten/ 18,2%

27 vrouwen (incl. 8 koninklijke familie) = 2,3 % en opgedeeld per gemeenteafdeling:

Assebroek: 7 straten/ 3,6%

Centrum: 7 straten/ 1;6%

Dudzele: 0

Lissewege: 0

Sint-Andries: 0

Sint-Kruis: 3 straten/ 1;8%

Sint-Michiels: 2 straten/ 1,4%

Sint-Pieters/Sint-Jozef/Koolkerke: 6 straten/ 3,1%

Zeebrugge: 2 straten/ 1,6%

Sinds 2018 zijn er 24 nieuwe straatnamen bijgekomen waarvan 6 vrouwennamen (25 %) en 6 mannennamen (25 %).

Vraag 1228: Raadslid Pascal Ennaert (4/05/2020)

Locaties voor opladen elektrische fietsen

Het stadsbestuur plant een uitbreiding van laadpalen op het openbaar domein voor elektrische wagens. Ook voor elektrische fietsen zijn er op heden een aantal locaties waar de Bruggeling zijn fiets op een veilige manier kan opladen.

Graag had ik het stadsbestuur de volgende vragen gesteld:

o Hoeveel laadlocaties zijn er voor elektrische fietsen in Brugge? Graag een overzicht opgedeeld per locatie.

o Plant het stadsbestuur een uitbreiding van laadlocaties voor elektrische fietsen en zo ja, wat is de timing voor plaatsing en aan welke locaties wordt gedacht?

Antwoord 1228:

Locaties voor opladen elektrische fietsen

In het kader van het EVA-project werden in 2012 elektrische laadpalen voorzien op vier verschillende locaties op het Brugse grondgebied: Park, Markt, Beursplein en Zeebrugge. Op alle vier de locaties werden er laadpalen voor fietsers voorzien. Enkel op de Markt werd er geen laadpaal voor auto's voorzien. Het gebruik van deze laadpalen was echter zeer ondermaats tot nihil. Er werd dan ook beslist om deze laadpalen te verwijderen (in 2016) en geen nieuwe laadpalen voor elektrische (brom)fietsen te voorzien.

Er zijn verschillende redenen waarom we niet voorzien in elektrische laadpalen op het openbaar domein. De eerste, en grootste reden is het aspect veiligheid. Gebruikers zijn zeer weigerachtig om hun vaak dure fiets onbewaakt achter te laten tijdens het opladen. Als ze hun fiets niet in de gaten kunnen houden, zijn ze dan ook niet geneigd om deze laadpunten te gebruiken. Als alternatief hebben we wel telkens 10 oplaadmogelijkheden voorzien in de ondergrondse fietsenparkings Zand en Markt. Gebruikers kunnen hier hun batterij veilig in een kast stoppen terwijl deze oplaadt. Deze zijn volledig gratis te gebruiken.

Ondertussen is de autonomie van de batterijen van deze elektrische (brom)fietsen ook veel groter, waardoor de nood aan oplaadpunten die aangeboden worden op het openbaar domein veel beperkter is. Bovendien calculeren de gebruikers de oplaadtijd en autonomie meestal ook in bij het plannen van hun route. Een overzicht van alle oplaadpunten voor brom-fietsen, ook deze die door privépartners aangeboden worden, kun je terugvinden op <http://oplaadpunten.org/>.

Vraag 1229: Raadslid Pascal Ennaert (4/05/2020)

Cijfers vakantiewoningen en gastenkamers sinds begin deze legislatuur

In de gemeenteraad van september vorig jaar polste ik naar cijfers rond toeristisch logies in Brugge.

Uit het antwoord van de bevoegde schepen bleek dat die datavergaring niet zonder slag of stoot verloopt. Het feit dat het vorige logiesdecreet dat tot 2017 in voege was niet vermeldde dat er een stedenbouwkundige vergunning nodig was voor een toeristisch logies bemoeilijkt de zaak, want heel wat toeristisch logies bestaan dus zonder stedenbouwkundige vergunning maar ook omgekeerd: heel wat toeristisch logies zijn vergund maar niet aangemeld bij Toerisme Vlaanderen. De bevoegde schepen verzekerde dat er gezocht werd naar een betere manier om zicht te krijgen over het aantal bestaande toeristisch logies in onze stad.

Wat hopelijk wel bijgehouden werd is het aantal aanvragen en het aantal vergunde en geweigerde logies sinds begin deze legislatuur.

Graag had ik het stadsbestuur de volgende vragen gesteld:

o Hoeveel aanvragen werden sinds begin deze legislatuur ingediend voor het inrichten van gastenkamers, B&B's en vakantiewoningen sinds het begin van de legislatuur? o Hoeveel daarvan werden vergund? Graag een overzicht per categorie, verdeeld over de verschillende deelgemeenten.

o Hoeveel daarvan werden geweigerd? Graag een overzicht per categorie, verdeeld over de verschillende deelgemeenten.

Antwoord 1229:

Cijfers vergunde en geweigerde toeristische logies

De tabel als bijlage biedt een overzicht als antwoord op uw beide vragen. Hiervoor hanteren we de ons beschikbare informatie via onze databases en softwarepakketten. Deze cijfers zijn evenwel als grote orde te interpreteren en niet als absoluut:

- Onze administratie maakt deze query op via het onderwerp van de aanvraag. Dit is niet foutenvrij;
- Het gaat niet enkel over nieuwe aanvragen. Van sommige dossiers (vooral gastenkamers) zitten aanvragen voor verbouwingen aan bestaande vakantiewoningen/gastenkamers ook in de lijst. Dit is een minderheid. Dit is enkel via manueel opzoekingswerk te controleren.
- Dit zijn de beslissingen van het college (in eerste aanleg). Het omgevingsloket (het opgelegde softwarepakket) kan nog geen beslissingen van beroepen weergeven. Het kan dus voorkomen dat een geweigerde aanvraag uiteindelijk toch vergund is (en omgekeerd).
- De som van de aanvragen en (vergunningen + weigeringen) komt niet overeen. Het verschil zit bij de factoren stopgezette dossiers op initiatief eigenaar en nog lopende dossiers zonder besliste status.

Aanvragen van 1/1/2019 tot en met 24/04/2020

Deelgemeente	vakantiewoningen		gastenkamers		
	aanvragen	vakantiewoningen vergund	vakantiewoningen geweigerd	gastenkamers aanvragen vergund	gastenkamers geweigerd
Assebroek	14	9	1	8	2
Centrum	1		1	93	50
Christus-Koning				6	1
Dudzele				2	2
Koolkerke	3		1		
Lissewege				3	1
Sint-Andries	6	4	2	8	4
Sint-Jozef	10	2		3	
Sint-Kruis	5	7	1	1	
Sint-Michiels	2		1	2	1
Sint-Pieters	1			1	
Zeebrugge				3	1
Totaal	42	23	6	131	65

Vraag 1230: Raadslid Jos Demarest (6/05/2020)

Corona-maatregelen

In welke mate wordt de toegankelijkheidsambtenaar betrokken bij de opmaak van de maatregelen en ondersteuningsinitiatieven die de stad neemt ivm de corona-crisis.

Antwoord 1230:

Betrekken toegankelijkheidsambtenaar bij corona-maatregelen

De Toegankelijkheidsambtenaar kwam in dienst in volle corona-crisis. In de noodmaatregelen is de Toegankelijkheidsambtenaar dan ook niet betrokken geweest. Bij de opmaak van het relance-plan is de Toegankelijkheidsambtenaar wel mee betrokken.

Signalen die doorgegeven worden door voorzieningen van personen met een handicap, de Stedelijke Raad voor Personen met een Handicap of burgers worden sinds half april mee opgevolgd door de Toegankelijkheidsambtenaar.

Op korte termijn gaat het dan over suggesties met betrekking tot de aankoop van mondmaskers voor de bevolking (type mondmasker meest bruikbaar voor oudere mensen en mensen met een beperking) en de communicatie hierrond, het gebruik van plexiglas aan de balies (in functie van liplezen en lezen van emoties voor personen met autismespectrumstoornissen), de

toegankelijkheid van de tijdelijke inrichting van de winkelstraten voor rolstoelgebruikers en personen met een visuele beperking en de communicatie hierrond op de website. Deze worden door de Toegankelijkheidsambtenaar besproken met de betrokken diensten. Dit is dus momenteel eerder reactief.

Op langere termijn is de Toegankelijkheidsambtenaar als lid van de Strategische Cel betrokken bij de verdere opmaak van het Relance-plan. Ook de Cel Lokaal Sociaal Beleid en Mintus geven hiervoor hun noden en maatregelen door. In het Relance-plan is veel aandacht voor de sociale impact van corona. Eén van de punten is de toegankelijkheid van dienstverlening, ook voor wie hier tot op heden geen gebruik van moest maken maar hier door de corona-crisis misschien wel nood aan heeft. Hiernaast wordt ook gekeken of er extra ondersteuning nodig is voor verenigingen voor personen met een beperking.

Vraag 1231: Raadslid Annick Lambrecht (8/05/2020)

Ombouwen elektrische bussen De Lijn – opvolgingsvraag

In antwoord op mijn vraag over het defect laadpunt van de elektrische bussen van De Lijn (vraag nr. 2150) antwoordde u op 4 mei het volgende:

"De bussen worden functioneel gehouden en af en toe bijgeladen zodanig dat zij o.a. naar de technische controle kunnen".

Graag had ik enkele bijkomende vragen gesteld ter verduidelijking:

1. Wat bedoelt u met "functioneel gehouden" ?
2. Wat bedoelt u met "naar de technische controle kunnen"?
3. Rijden deze 3 elektrische bussen dus niet meer met passagiers op de openbare weg op heden?
4. Wanneer was de laatste keer dat deze 3 bussen met betalende passagiers op de openbare weg in Brugge reden?

Antwoord 1231:

Ombouwen elektrische bussen De Lijn – opvolgingsvraag

1. Wat bedoelt u met "functioneel gehouden" ?
Het noodzakelijke onderhoud wordt gedaan zodanig dat de bussen rijvaardig blijven.
2. Wat bedoelt u met "naar de technische controle kunnen"?
De bussen gaan naar de technische controle als de vervaldatum dit vereist.
3. Rijden deze 3 elektrische bussen dus niet meer met passagiers op de openbare weg op heden?
Neen, momenteel worden deze 3 bussen niet ingezet in exploitatie omwille van de problemen met de laadinfrastructuur. Van zodra hier een oplossing voor wordt aangereikt door de leveranciers, kunnen de bussen opnieuw in exploitatie ingezet worden.
4. Wanneer was de laatste keer dat deze 3 bussen met betalende passagiers op de openbare weg in Brugge reden?
Eind december 2018.

Vraag 1232: Raadslid Jos Demarest (13/05/2020)

Budgetten dienstreizen dienst Toerisme

Graag had ik volgende informatie ontvangen:

Welke budget werd in 2019 voorzien ?

Welke activiteiten werden in 2019 gerealiseerd en welke bedragen werden hiervoor gebruikt?

Welk budget wordt in 2020 voorzien

Welke activiteiten staan/stonden op de lijst?

Welke zijn er tot op vandaag reeds geschrappt?

Wat is de prognose voor de nabije toekomst?

Zal de stad het niet gebruikte budget voor andere doelstellingen gebruiken?

Zo ja voor welke?

Antwoord 1232:

Budgetten dienstreizen dienst toerisme

Gelet op haar specifieke opdracht, het vertegenwoordigen en promoten van de bestemming Brugge in het buitenland, hebben dienstreizen van Toerisme Brugge in hoofdzaak een internationaal karakter. Toerisme Brugge beschikte in 2019 over een budget van € 67.470 bedoeld voor buitenlandverplaatsingen. Hiervan werd effectief € 30.735,59 besteed.

Het budget voor buitenlandverplaatsingen wordt aangewend voor volgende activiteiten:

- Beurzen en workshops in een B2B context, zowel leisure als MICE.
- Werkbezoeken en pr-activiteiten in het kader van buitenlandse campagnes.
- Kennisuitwisseling met organisaties en steden uit ons internationaal (lerend) partnernetwerk.

Een deel van deze activiteiten worden lang op voorhand ingepland, een deel is ad-hoc in het kader van nieuwe opportuniteiten die zich doorheen het jaar voordoen. De realisatiegraad van de budgetten kan daarom sterk verschillen van jaar tot jaar.

Het budget voor buitenlandverplaatsingen bedraagt in 2020 € 93.690. Het budget 2020 is groter dan in 2019 omdat de buitenlandverplaatsingen van Meeting in Brugge sinds 1/1/2020 niet langer vanuit de vzw maar vanuit de stad worden georganiseerd en betaald.

Op vandaag werd van dit bedrag (afgerond) € 12.850 besteed. Omwille van Corona werden een aantal evenementen geannuleerd of gaan we er van uit dat deze nog geannuleerd zullen worden. Zij vertegenwoordigen een geraamd bedrag van € 53.245. Dit bedrag werd inmiddels vrijgegeven en zal worden aangewend in het kader van de herstelstrategie in het bijzonder de reactivering van het stedelijk bezoek zoals beslist door het college van burgemeester en schepenen op 20/04/20. Het resterend bedrag van € 27.595 hopen wij dit jaar wel nog nuttig te kunnen besteden.

In bijlage een overzicht van dienstverplaatsingen die in 2020 hebben plaatsgevonden, werden geannuleerd en (vooralsnog) zijn ingepland.

Buitenlandverplaatsingen 2020		Geannuleerd
		Doorgegaan
		Ingepland
	Plaats	Periode
Cannes - Marché Du Film	Cannes	12/5-21/5
Berlinale - European Film Market	Berlijn	20/2-1/3
Pure Meetings & Events	Parijs	12/03/20
ICCA Association Expert Seminar @IMEX Frankfurt	Frankfurt	9/5-11/5
BBT Online workshop agencies + associations	Brussel	1 dag in dec
Break the Ice Forum - agencies	Londen	23/4-25/4
Break the Ice Forum - agencies	Tbc	3 d najaar
ECM Spring Meeting	Graz	11/3-14/3
ECM Summer Meeting	Poznan	10/6-13/06
City Tourism Network 1	Wenen	2 d najaar
City Tourism Network 2	Parijs	2 d najaar
ECM annual meeting of CEO's of capital and major cities	Tbc	dec
ICCA congres	Kaohsiung	1/11-4/11
ECM Tourmis	Wenen	10/9-11/9
ECM TIC Expert Meeting	Girona	1/10-2/10
ECM Summer School	Turijn	22/8-26/8
ECM Knowledge Group City Marketing	Tbc	2 d najaar
ECM Knowledge Group City Marketing	Tbc	2 d najaar
ECM Knowledge Group Sustainability	Tbc	2 d najaar
DTTT Content Campus	Tbc	2 d in juni
DTTT Global	Tbc	4 d in sept
Ad-hoc beursdeelnames MICE	Tbc	Geschrap
Werkbezoeken buitenlandcampagnes herstelstrategie	Tbc	Nog in te plannen