

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang
nr. 13 – 6 april 2021

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

Vraag 1447: Raadslid Dirk Barbier (12 december 2020)

Incubator Brugge.inc

Innovatieve groei-bedrijven trekken vaak naar andere oorden, hoewel binnen Brugge hogescholen en de universitaire campus aanwezig zijn met opgeleide studenten. Zo missen wij die toegevoegde waarde van bedrijven met hun ondernemers, en hun aanbod tot werkgelegenheid.

Stad Brugge bundelt ervoor de krachten met Voka WVL in Brugge Inc. Een sterk initiatief. Doelgroep zijn vooral startende bedrijven, jonge ondernemers.

Wij moeten ook durven verder zien, en geen afwachtende houding aannemen tov grotere bedrijven, waarbij wij vooral aan Zeebrugge denken:

Zeebrugge moet meer worden dan een *opslag en verzendinghaven*, en kan meerwaarde krijgen door zich ook te diversifiëren als *verwerkende haven*.

Een voorname troef is ook dat Zeebrugge aangesloten is op de windmolenparken in zee via het ontvangst- en verdeel-station Stevin.

Zeebrugge is erdoor heel goed geplaatst voor productie van waterstof en biogas, met mogelijkheden tot opslag en tot verdeling via pijpleidingen.

Zo heeft Fluxys met Colruyt de ambitie hier een waterstoffabriek te bouwen, ook andere steden worden genoemd:

Hypport in Oostende om stroomoverschotten van de windparken om te zetten in waterstof; Het North-C-Methanol project gaat nu naar de Gentse Noord Zeehaven: het is een electrolyse-project, voor productie van methanol in de staalindustrie; Power-to-Methanol gaat naar Antwerpen voor productie van methanol, basisproduct voor de petrochemie, waarbij ook groene waterstof wordt gebruikt.

Waterstofbedrijven stellen zich verspreid op volgens de aanwezige industrie.

Gezien de nabijheid van de SeaMade Offshore Windpark is Zeebrugge zeker aangewezen om ook hier *stroomoverschot* op te slaan in waterstof.

Daarnaast heeft onze zeehaven de middelen als *aankomsthaven* voor schepen met waterstof, verkregen uit zonneparken in Oman of Chili. Hiermee kan tekort van groene energie met waterstof worden voldaan.

Onze haven moet, gezien deze twee belangrijke troeven (opslaan stroomoverschot en aankomsthaven van waterstof) verder uitgebouwd worden tot een *waterstofhaven zonder CO2 uitstoot*.

Ander punt, we moeten bewust werken aan opleiding voor Zeebrugge.

Het biogas-E opleidingscentrum, gerelateerd aan de ontwikkeling van gebruik van groene windenergie voor productie van waterstof, ging naar Howest, campus Kortrijk.

De Hogeschool West-Vlaanderen en de haven van Zeebrugge hebben elkaar nu gevonden door binnen de opleiding Logistiek Management "Havenlogistiek", een specialisatiemodule in te voeren. Stages en havenbezoeken vullen deze studie aan.

Drie ingrediënten heb je nodig om succesvol te innoveren: scale-ups, kennisinstellingen en voldoende start-ups. Voor dit laatste ontbrekend element zorgt de expertise van Brugge Inc met een belangrijke positieve inbreng.

Mijn vragen:

- 1-Welke stappen onderneemt de stad en Brugge Inc voor meer innovatieve bedrijven en verwerkende bedrijven binnen de haven?
- 2-Onderneemt Stad Brugge ook initiatieven om van Zeebrugge de groene waterstofhaven te maken, en hoe?
- 2-Gaat Brugge Inc verder in het bevorderlijk maken van de opleidingscentra voor de werkgelegenheid in onze haven?

Antwoord 1447:

Incubator Brugge.inc

Welke stappen onderneemt de stad en Brugge Inc voor meer innovatieve bedrijven en verwerkende bedrijven binnen de haven?

- Brugge.inc is gestart in november 2020. De allereerste aandacht ging naar de uitbouw van de website (www.brugge.inc) en het zoeken naar een locatie voor de Brugge.inc.ubator. Sinds 1 februari hebben starters met groeipotentieel een plek in het vroegere Mijn Brugge. Op vandaag zijn er reeds 4 starters aanwezig.
- Het is de opdracht van Brugge.inc om triple helix samenwerkingen op te zetten voor de verschillende speerpuntsectoren: product engineering & mechatronica, haven & blue economy, zorg, creativiteit & IT, gastronomy & toerisme. We hebben met alle hoger onderwijs instellingen constructieve gesprekken gehad en we hebben al een aantal onderzoeksdomeinen aangeduid waarin we samen verder willen werken.
- Bovendien is Brugge met het programma 'the circular kickstart' gestart, waarbij we starters in de circulaire economie sterk willen ondersteunen. De haven van Zeebrugge is hier een partner, net omwille van de opportuniteiten die u vernoemt.

Onderneemt Stad Brugge ook initiatieven om van Zeebrugge de groene waterstofhaven te maken, en hoe?

2.1. Wat door MBZ gedaan wordt inzake ontwikkelingen waterstof:

- MBZ is lid van de Waterstof Industrie Cluster onder leiding van WaterstofNet (<https://www.waterstofnet.eu/nl/waterstof-industrie-cluster-netwerk/about-the-cluster>) dat de ontwikkeling van de waterstofindustrie in Vlaanderen wil bevorderen;
- MBZ maakt deel uit van de Waterstofimportcoalitie met het oog op het importeren van groene waterstof naar België in samenwerking met PoA, DEME, ENGIE, EXMAR, Fluxys, Waterstofnet. De resultaten van het eerste werkjaar werden recent aan het brede publiek voorgesteld;
- MBZ faciliteert initiatieven van private spelers om hun projecten inzake groene waterstof in de haven van Zeebrugge te realiseren, zoals het HyOffwind-project van Fluxys, EOLY en Parkwind;
- MBZ zal verder participeren in projecten om de mogelijkheden tot ontwikkeling van een waterstofeconomie en groene energietransitie in de haven van Zeebrugge te bevorderen;
- Ook het [persbericht over de fusiehaven Port of Antwerp-Bruges](#) maakt gewag van de gezamenlijke waterstofambitie.

2.2. stad Brugge

- a) De stad Brugge legde enige tijd geleden via de dienst klimaat, milieu en dierenwelzijn contact met de POM West-Vlaanderen die een EU-project had waarbij er ook gekeken werd naar de mogelijkheden van waterstof. In een studie, uitgevoerd door het studie bureau Hincio in opdracht van de POM West-Vlaanderen, werd het potentieel van een waterstoftankstation in (Zee)Brugge onderzocht. De conclusie was dat er een rendabele business case mogelijk is voor een waterstoftankstation in Zeebrugge indien er minstens 13 trekkers of vrachtwagens van dit tankstation gebruik zouden maken (ofwel 250 kg waterstofafname per dag). Het is evenwel zo dat de total cost of ownership (TCO) voor vrachtwagens op waterstof momenteel nog ongeveer 36% hoger ligt dan het dieselalternatief (inschatting dat dit 16% zal zijn in 2030) waardoor het momenteel evenwel niet evident zal zijn om fleetowners te vinden die hier al willen in investeren.

Voor vuilniswagens en bestelwagens is de TCO momenteel nog 10-50% hoger.

Met betrekking tot het potentieel voor de economische sector in West-Vlaanderen (geen opsplitsing voor Brugge) zegt deze studie het volgende:

Een waterstofeconomie is zowel in Europa als wereldwijd aan het doorbreken. Op basis van een studie van FCHJU wordt er ingeschat dat er in Europa tegen 2050 een 5,4 miljoen jobs gegeneerd kunnen worden door het uitbouwen van een waterstofeconomie. Deze jobs zijn gelinkt aan waterstofprojecten, productie van de technologie en in de toelevering van waterstof. Het potentieel voor West-Vlaamse bedrijven in een toekomstige waterstofeconomie werd geëvalueerd en leidt mogelijks tot 119 bestaande bedrijven die in de toekomst activiteiten zouden kunnen aanbieden die een meerwaarde bieden in sectoren gerelateerd aan elektrolyzers, brandstofcellen, waterstoftankstations of werken gerelateerd aan de constructie van voorgaande installaties. In een competitieve Europese markt zullen de West-Vlaamse bedrijven zichzelf moeten differentiëren tegenover bedrijven die vandaag al op het waterstofthema werken en dus een voorsprong opgebouwd hebben. 21 actoren actief in West-Vlaanderen werden reeds geïdentificeerd. Zij leveren vandaag al bijdragen aan de waterstofwaardeketen. Deze bedrijven kunnen verder meegroeien met de waterstofeconomie. Lokale projecten hebben ook een directe impact op de job- en economische waardecreatie. Zoals in de opsplitsing van inkomstenstromen getoond wordt, bevindt de grootste meerwaarde zich echter in de elektriciteitsopwekking als input van de elektrolyser. Daarom is het voor de meerwaardecreatie dan ook belangrijk dat er, naast bestaande productie, ook additionele windparken gebouwd worden om de transportsector van waterstof te voorzien.

- b) Uit een studie van de 'waterstofcoalitie' (samenwerking DEME, Engie, Exmar, Fluxys, havenbesturen Zeebrugge, Antwerpen en de Vlaamse-Nederlandse industriecluster WaterstofNet) blijkt dat het economisch interessant en technisch haalbaar is om via Zeebrugge waterstof in te voeren.

CEO Tom Hautekiet: "De haven van Zeebrugge is uiterst geschikt om de waterstofdragers van de toekomst te ontvangen. We beschikken over jarenlange knowhow en de meest moderne aardgasinfrastructuur, met name opslagcapaciteit en pijpleidingen. De volgende stap wordt het opzetten van praktische projecten om waterstof in te voeren en op te slaan." (zie artikel in KW 5 februari 2021-p.20)

- c) In oktober 2020 werd er een LIFE+subsidiedossier ingediend wat ons de mogelijkheid zou bieden om gecoacht te worden door de meer ervaren projectpartners om een waterstofverhaal voor Brugge uit te bouwen. (zie cbs 2020_CBS_04201).

We verwachten hier de komende weken/maanden meer nieuws over. (2020_CBS_04201 - B-punt - Europese cel - ondertekening letter of support voor EU-subsidiedossier LIFE+ subsidieprogramma - klimaatmitigatie - project waterstof). Recent lanceerde het Life+ programma een subsidieoproep voor het financieren van projecten en activiteiten die bijdragen tot het milieu- en klimaatbeleid. Het subprogramma 'klimaat' ondersteunt projecten op het gebied van o.a. hernieuwbare energiebronnen, energie-efficiëntie, ...

Het verstrekt subsidies voor best practices, proef- en demonstratieprojecten die bijdragen aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, de uitvoering en ontwikkeling van EU-beleid. De Europese Commissie is met name op zoek naar technologieën en oplossingen die klaar zijn om geïmplementeerd te worden in marktconforme omstandigheden, op industriële of commerciële schaal, tijdens de looptijd van het project.

Eerder werden al gesprekken opgestart met de provincie Utrecht die hoge ambities heeft om de energietransitie te versnellen. Een belangrijke thema dat daaraan kan bijdragen is waterstof in goederenvervoer. De provincie Utrecht is daarom het initiatief gestart om een regionaal waterstofconvenant voor mobiliteit op te stellen, om waterstoftoepassingen in de mobiliteit te stimuleren. Ze willen specifieke acties opzetten om de energietransitie te versnellen. Deze willen ze proberen te financieren in dit life+ dossier. Een belangrijk onderdeel van dit project is het actief ondersteunen van andere regio's in de EU met het opstellen van uitvoeringsplannen of studies rondom waterstof en mobiliteit.

Voor de stad Brugge is deelname aan dit subsidiedossier (en bij goedkeuring) een opportuniteit om, gecoacht door de projectpartners, een waterstofverhaal voor de regio Brugge uit te bouwen.

Gaat Brugge Inc verder in het bevorderlijk maken van de opleidingscentra voor de werkgelegenheid in onze haven?

Brugge.inc zet Brugge als ondernemende stad sterker op de kaart. In een eerste fase ligt de focus op het aantrekken en laten doorgroeien van starters met groeipotentieel, in het uitbouwen van de Brugge.inc.ubator én in samenwerking rond onderzoeksprojecten met de hogere onderwijsinstellingen.

Werkgelegenheid in de haven en het verkleinen van de kloof tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt zijn uiteraard onderwerpen waar de schepen voor werk en ondernemen en de dienst werk en ondernemen sterk bij betrokken zijn. Er is een structureel overleg met VDAB, met HR verantwoordelijken in de haven én met de onderwijsinstellingen rond behoeftes in de haven. We worden ook betrokken bij de organisatie van de havendag, waar we heel sterk het accent op employer branding leggen.

Vraag 1448: Raadslid Karel Scherpereel (18 januari 2021)

Tijdelijke werkloosheid Corona in 2020 bij de GROEP Brugge

Gelieve ons **het aantal dagen tijdelijke werkloosheid Corona** mee te geven in **absolute getallen** (dagen) én in **%** (ten opzichte van het maximaal aantal werkdagen per werkgever – N.B. enkel contractuelen, daar statutaire personeelsleden niet onder deze regeling kunnen vallen) in **2020** bij de **GROEP Brugge**, en dit uitgesplitst voor volgende juridische entiteiten :

- Stad Brugge
- OCMW (zonder AZ Sint-Jan)
- De 8 welzijnsverenigingen
- Brugge Plus vzw
- Entrepot vzw
- Concertgebouw vzw

Ingeval van toepassing van tijdelijke werkloosheid, werd dan geopteerd door de desbetreffende werkgever voor een (belastbare) aanvulling bovenop de werkloosheidsuitkering ? Zo ja, wat is/was het bedrag van deze aanvullende vergoeding per werkloosheidsdag ten laste van de werkgever ?

Antwoord 1448:

Tijdelijke werkloosheid Corona in 2020 bij de GROEP Brugge

Aansluitend op onze antwoorden van 17 februari 2021 en 22 maart 2021 vindt u als bijlage het antwoord van Het Entrepot.



21025 bijlage Het
Entrepot.pdf

Vraag 1449: Raadslid Karel Scherpereel (9 februari 2021)

CO₂-meters in scholen

Ik werd al meermaals aangesproken door collega-directeurs, die ook reeds de vraag aan verschillende schepenen stelden maar daarop geen afdoend antwoord kregen, over het verkrijgen van CO₂-meters door de stad Brugge.

Op 25 januari vertelde Marc Van Ranst en de gouverneur van Antwerpen, Cathy Berckx, in het canvasprogramma De Afspraak, dat ieder klaslokaal een CO₂-meter zou moeten hebben. Daarnaast lees je regelmatig in de krant: 'Kruisem voorziet 40 CO₂-meters voor alle scholen op grondgebied', 'Waregem geeft elke school 2 CO₂-meters om luchtkwaliteit te meten', 'Provincie Antwerpen deelt CO₂-meters uit om luchtkwaliteit in klaslokalen in het oog te houden', 'Slimme Co₂-meters voor Roeselaars onderwijs', 'Gemeente schenkt alle scholen CO₂-meter om verluchting in klassen op peil te houden', enz...

Werd de mogelijkheid bekeken dat de stad Brugge hierin niet achterblijft en één of een aantal CO2-meters aan iedere school zou schenken om zo de belangrijkheid van de luchtkwaliteit in klaslokalen te benadrukken (zeker nu in tijden van Corona)?

Antwoord 1449:

CO₂-meters in scholen

Er worden geen CO₂-meters aangekocht voor de scholen.

Voor de kerstvakantie werd bijgaande communicatie verstuurd naar alle Brugse scholen om de samenaankoop van LOGO kenbaar te maken.

Beste lesgever of medewerker op school

Op jouw school draait de verwarmingsinstallatie vast ook op volle toeren. Dat kost een hoop energie en om milieubewust om te gaan met de verwarming, blijven deuren en ramen wat vaker dicht. Toch is het echt nodig om regelmatig volop frisse lucht binnen te halen. Voldoende ventilatie is altijd belangrijk, maar zeker tijdens corona. Wanneer je de lucht in de klas voldoende ververs, vermindert de kans op verspreiding van virussen via de lucht. De CO₂ concentratie in de klas is een goede indicator voor luchtverversing. Hoe hoger de CO₂-concentratie, hoe slechter ook de algemene luchtkwaliteit.

CO₂ kan je gemakkelijk meten met een CO₂-meter. Hou je de CO₂-concentratie in een lokaal onder een waarde van 900 ppm door goed te ventileren en verluchten, dan is de kans kleiner dat virusdeeltjes zich opstapelen in de binnenlucht. Tegelijk kan je zien of je reeds voldoende frisse lucht binnen haalde en kan je ramen ook weer even sluiten wanneer de CO₂-meter terug groen oplicht.

Wil je in je klas aan de slag met een CO₂-meter?

- Een CO₂-meettoestel kan je als school steeds ontlenen bij LOGO Brugge-Oostende via <https://logogezondplus.be/content/co2-meter-1>*
- Een CO₂-meettoestel hoort ook bij de MOS-energiekoffer, handig als je grondig aan de slag wil rond het energithema (<https://www.west-vlaanderen.be/voor-scholen/mos/mos-materiaal>, reserveren via mos@west-vlaanderen.be). Voor basisscholen: de energiekoffer zit ook in het pakket van de Brugse klimaatbende, sluit je aan <https://klimaat.brugge.be/klimaatbende-3>*
- Een meettoestel aankopen kan ook, er loopt nog even een samenaankoop bij LOGO Brugge-Oostende*

Meer info:

- over CO₂ in de klas: www.zorg-en-gezondheid.be/binnenmilieu-op-school*
- over COVID-19 en de binnenluchtkwaliteit: <https://www.zorg-en-gezondheid.be/ventilatie-en-verluchten-en-covid-19>*

Vraag 1450: Raadslid Pascal Ennaert (22 februari 2021)

Afval stadsparken

In de actualiteitsdebatten rond corona wees ik reeds op het gegeven dat in deze coronatijden parken graag als ontmoetingsplek gebruikt worden. Overdag zijn dat gezinnen van allerlei leeftijden en groottes. 's Avonds zijn dat dikwijls, -maar niet altijd- vriendengroepen van jongeren.

Op zich is dat te begrijpen, mensen snakken naar ontmoeting en er is weinig anders te doen. Een ontmoeting in open lucht brengt enigszins soelaas.

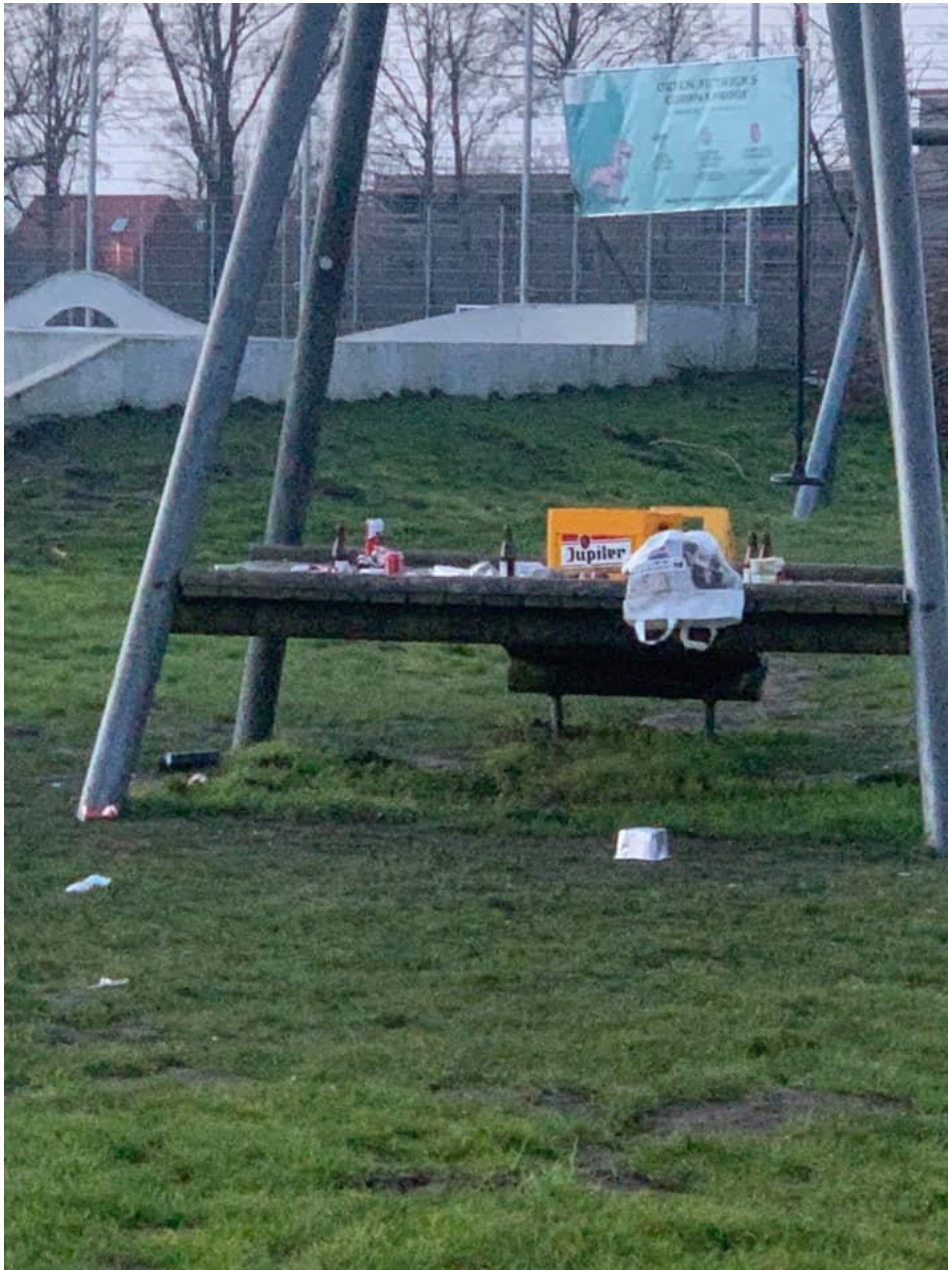
Zolang de onderscheiden groepen niet te groot zijn, de mondkemperregel en de avondklok worden gerespecteerd, kan dergelijke ontmoeting worden getolereerd.

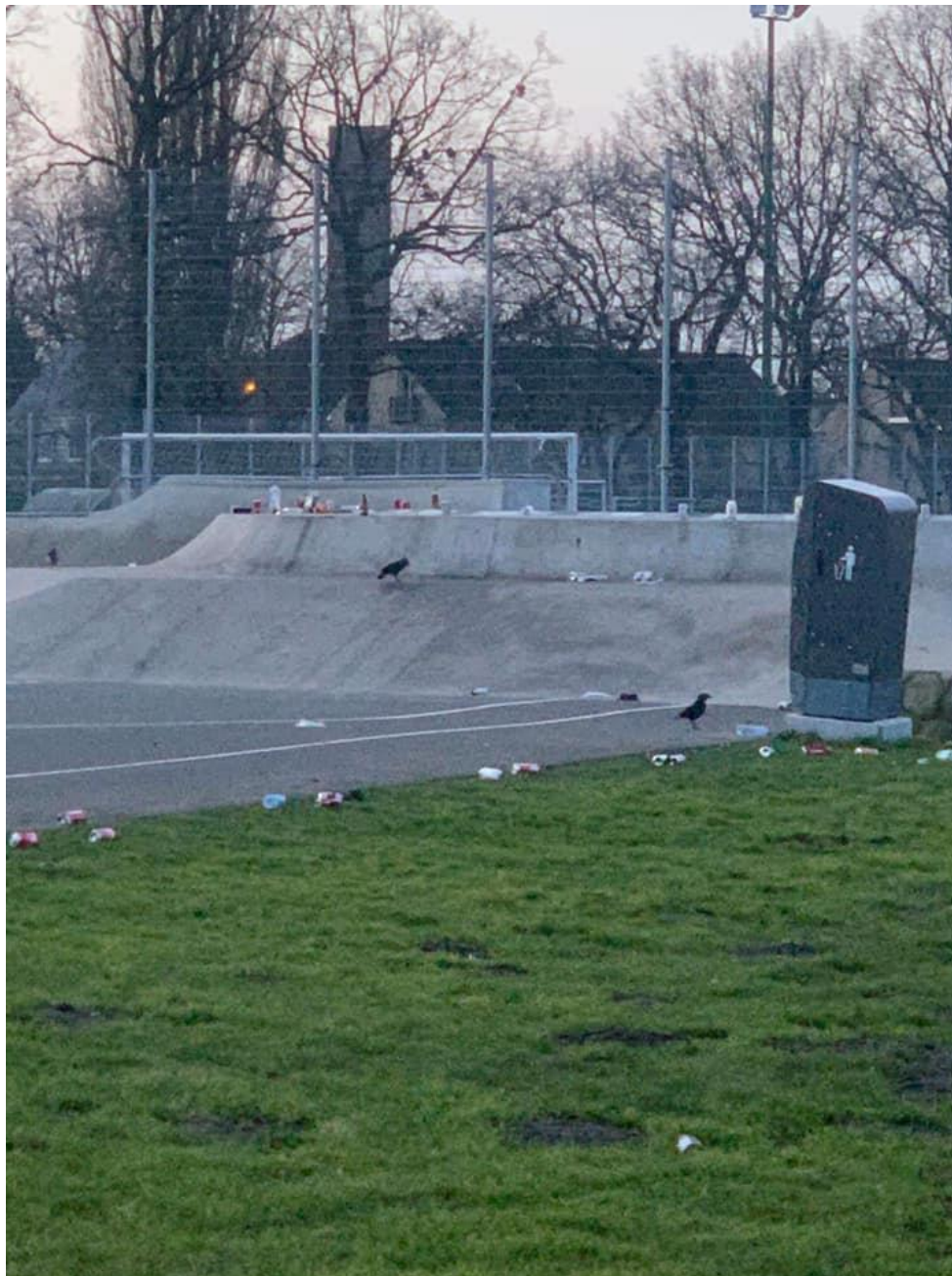
Ik wees wel reeds op de bijhorende afvalproblematiek die de bevoegde diensten (en buurtbewoners) terecht niet kunnen appreciëren.

Via de sociale media zag ik onder meer deze foto's van het skatepark in het tempelhof 's morgens vroeg op 20 februari, na een avondje skaten en rondhangen. De afvalberg is niet te overzien. Het valt te begrijpen dat de bevoegde diensten en de buurtbewoners zich daaraan storen. Ook in andere (stads)parken, het Minnewaterpark bijvoorbeeld, doen zich gelijke taferelen voor.

Vandaar mijn vragen:

1. Patrouilleren de politiediensten, straathoekwerkers en beëdigde ambtenaren overdag en 's avonds in de parken? Zijn er parken waar het herhaalde ontmoetingsfenomeen intenser is dan op andere plekken?
2. Grijpen politiediensten, straathoekwerkers in wanneer er te grote concentraties van mensen aanwezig zijn? Zijn er straathoekwerkers die de politie mee ondersteunen in hun opdracht en specifieke doelgroepen aanspreken?
3. Wordt er toegezien op het dragen van mondklappers en het vermijden van te grote concentraties?
4. Worden de aanwezigen aangesproken op de rommel die ze achterlaten? Werden er tot op heden al GAS-boetes uitgeschreven voor sluike stortingen op dergelijke locaties?
5. Werden er extra afvalrecipiënten voorzien op die plekken die herhaaldelijk druk gefrequenteerd worden? Zijn er andere preventieve acties die het sluike stortingen ontraden?





Antwoord 1450:

Afval stadsparken

1. Patrouilleren de politiediensten, straathoekwerkers en beëdigde ambtenaren overdag en 's avonds in de parken? Zijn er parken waar het herhaalde ontmoetingsfenomeen intenser is dan op andere plekken?

De lokale politie Brugge organiseert dagelijks toezichten in de verschillende parken van zowel de binnenstad als de regio's. In eerste instantie worden alle parken aangedaan, maar vooral het Astridpark, het Minnewater, het Tempelhof, de Vesten, het skatepark Entrepot, de Gulden kamer en Daverlo lijken echte trekpleisters te zijn. De toezichten worden door de wijkinspecteurs, het Fietsinterventie Team, de agenten en de interventieploegen uitgevoerd. Daarnaast vinden er op de regio's iedere maand 1 à 2 gerichte acties " parken en Pleinen " plaats.

2. Grijpen politiediensten, straathoekwerkers in wanneer er te grote concentraties van mensen aanwezig zijn?

Wanneer er te grote concentraties in de parken aanwezig zijn, wordt in eerste instantie bemiddelend opgetreden (vooral bij jongeren), waarbij de aanwezigen gevraagd wordt om ofwel het park te verlaten of om zich te verspreiden in groepjes van maximaal 4 personen, rekening houdende met de opgelegde Covid-maatregelen. We proberen hierbij enigszins begripvol te zijn. Voor jongeren zijn die

parken nu éénmaal de enige plek waar zij elkaar nog kunnen ontmoeten. Indien nodig worden ook Covid-pv's opgesteld. Sluikstorten is weliswaar heel moeilijk op heterdaad vast te stellen.

3. Wordt er toegezien op het dragen van mondkmaskers en het vermijden van te grote concentraties?

Vooraf in de binnenstad, op de locaties waar dit verplicht is, wordt er actief toegezien op het dragen van mondkmaskers. In de meeste parken is er echter geen draagplicht voorzien, waarbij het nazicht zich beperkt tot het kijken of men wel in het bezit is van een mondkmasker (gouverneursbesluit).

Bij de gerichte acties waarbij de aanwezigen aan een controle onderworpen worden, wordt telkens gevraagd om tijdens de controle het mondkmasker op te zetten omwille van het besmettingsgevaar. Er zijn weliswaar geen specifieke corona-patrouilles meer, maar de regio's bepalen de hotspots waar de regioploegen proactief toezichten gaan uitoefenen.

4. Worden de aanwezigen aangesproken op de rommel die ze achterlaten? Werden er tot op heden al GAS-boetes uitgeschreven voor sluikstorten op dergelijke locaties?

Algemeen: Bij elke controle worden de aanwezigen gevraagd om hun rommel (drankblikjes, verpakkingsmateriaal, etc...) effectief op te ruimen en zij doen dat ook telkens, zelfs indien niet kan bewezen worden dat het afval effectief door hen werd achtergelaten. In de praktijk is het moeilijk om mensen te kunnen betrappen terwijl ze vuilnis op de grond gooien, dit zijn eerder toevalstreffers. Mocht dit toch voorvallen, wordt hiervoor uiteraard een GAS-overtreding opgesteld. Permanente aanwezigheid van politie in de parken met het oog op ontrading van zwerfvuil en samentroeping zijn in de praktijk niet haalbaar.

Er werden voor wat betreft de parken in de binnenstad ook bestuurlijke verslagen opgesteld wegens sluikstorten. Er waren geen tussenkomsten in het Tempelhof.

5. Werden er extra afvalrecipiënten voorzien op die plekken die herhaaldelijk druk gefrequeenteerd worden? Zijn er andere preventieve acties die het sluikstorten ontraden?

In de mate van het mogelijke gaan preventiemedewerkers langs op verschillende locaties of proberen ze de gebruikers te sensibiliseren via de sociale media. In parken werden ook nieuwe sensibiliseringsborden geplaatst. Vuilnisbakken zijn er voldoende.

De werkgroep Goed Gebruik Openbaar Domein volgt dit nauwgezet op en grijpt samen met diverse stadsdiensten in waar nodig.

Vraag 1451: Raadslid Karin Robert (1 maart 2021)

Laden en lossen aan Proxy Delhaize, Astridpark

Vaak passeer ik met fiets, als voetganger aan het Astridpark.

Dit al rond 7u30 's morgens op weg naar school.

Het is daar vaak, voor de Proxy Delhaize, een drukte van jewelste wat betreft aantal vrachtwagens die er laden of lossen.

De aangename en rustige omgeving voor het park wordt op die manier een echte, drukke laad - en losplaats.

Moeilijk om dan 'veilig' doorheen de vrachtwagens te laveren.

Vooraf als wandelaar en fietser.

Ik kreeg in dit verband ook al bemerkingen van inwoners. De laad - en lostijden zouden ook niet worden gerespecteerd

Mijn vragen:

1. Kan er meer controle komen ivm de laad - en lostijden aldaar?
2. Kan er aangedrongen worden via de handelaars dat de leveranciers lossen met respect voor de laad - en lostijden?
3. Kan een oplossing gezocht worden in samenspraak met de handelaars voor een betere spreiding van de laad - en losmomenten door de verschillende leveranciers?
4. Kan een oplossing gezocht worden via de handelaars om eventueel de leveranciers met kleinere bestelwagens daar te laten laden en lossen?
5. Wat kan gebeuren voor het garanderen van de veiligheid van fietsers en voetgangers aldaar?

Antwoord 1451:

Laden en lossen aan Proxy Delhaize, Astridpark

Op zaterdag 13 en woensdag 17 maart 2021 werd toezicht gehouden door de politie, telkens van 07.20 uur tot 08.00 uur.

De eerste maal stond er een personenwagen verkeerd geparkeerd waardoor er geen autoverkeer door kon toen de vrachtwagen er stond om te laden en te lossen.

De tweede maal was er geen enkel probleem voor het verkeer. Tijdens beide controles was het heel rustig in de straat en was er bijna geen fietsverkeer. De meeste fietsers reden in de Stalijzerstraat.

De situatie is als volgt: de vrachtwagen komt aangereden en parkeert zich dan dwars op de rijbaan ter hoogte van de inkom van de winkel.

Vervolgens wordt de laadbrug (achteraan de vrachtwagen) geopend en gaat men direct over tot lossen en vervolgens laden van karren.

Dit gebeurt zo om geen lawaai te veroorzaken voor de omwonenden en neemt amper 15 à 20 minuten in beslag. De vrachtwagen komt aan rond 07.30 uur en vertrekt terug tegen 07.50 uur voor het drukke schoolverkeer.

Het voetpad is voor een heel korte tijd niet toegankelijk door de laadbrug die open staat maar men kan nog steeds door als men op straat loopt of als men helemaal links gaat (smal voetpad naast helling / inrit ondergrondse parking).

De uitbaatster van Proxy Delhaize doet al het mogelijke om alles vlot te laten verlopen. Zo moeten de leveranciers wachten na elkaar tot zij aankomt.

Dan wordt alles één voor één uitgeladen. Men parkeert achterwaarts zodat laadbrug tot op het trottoir komt om zo weinig mogelijk lawaai te maken met de karren op straat voor de burens.

Het is dus een kwestie van kiezen: ofwel enige verkeershinder ofwel lawaai-overlast voor de burens...

Vraag 1452: Raadslid Andries Neiryck (8 maart 2021)

Aanplanten bomen op randparking Waggelwater

Is er een aanplanting van bomen gepland op de randparking van het Waggelwater?

Is dit nog voorzien de komende weken?

Kunnen er nog extra bomen voorzien worden op het domein van Ruddershove?

Antwoord 1452:

Aanplanten bomen op randparking Waggelwater

Rond en in de parking aan het Waggelwater is de aanplanting van 60 hoogstammige bomen voorzien.

We kunnen deze aanplantingswerken nog niet uitvoeren zolang de hoogspanningskabel die over de parking loopt niet verwijderd is. Het verwijderen van deze kabel hangt samen met de aanleg van een nieuwe hoogspanning ondergronds. Een exacte timing voor het aanplanten van bomen kan pas doorgegeven worden wanneer we verdere info ontvangen van de desbetreffende nutsmaatschappijen.

Daarbovenop zijn er ook werken gepland aan het spoor, met name uitbreiding van de spoorwegbundel (aanleg 3de spoor) en de aanleg van een fietserstunnel onder het spoor. De bomen die voorzien worden in de werfzone, kunnen pas na het beëindigen van de werken aan de spoorweg uitgevoerd worden.

Momenteel bestaan er geen plannen tot de aanplanting van extra bomen op de campus Molenerf. Het masterplan van 2014 voorziet ook geen extra aanplantingen in de woonzorgzone Sint-Jan.

Een mogelijke aanplanting op deze zorgcampus zou de (nieuw)bouw of uitbreiding van bestaande zorgdiensten hypothekeren.

Mintus en het OCMW hebben daarom ook in het verleden geopteerd voor een intensieve investering in zonnepanelen verspreid over al de mogelijke plaatsen op de campus. Tevens kan men niet

ontkennen dat door de exploitatie van ruim 1.300 hectare aan bossen in Luxemburg het OCMW een voorbeeld en koploper is van bos- en bomenbeheer.

Vraag 1453: Raadslid Annick Lambrecht (26 maart 2021)

Afschaffen bushalte t.h.v. Sport Vlaanderen

Recent werd ik door verschillende sporters en buurtbewoners gecontacteerd aangaande de geplande afschaffing van de bushalte ter hoogte van de vestiging van Sport Vlaanderen in de Nijverheidsstraat. Die afschaffing is blijkbaar zo voorzien in het nieuwe vervoersplan van De Lijn voor Brugge.

Tot iedereens grote verbazing, want afschaffing van deze bushalte zou betekenen dat het grootste sportcentrum van de stad niet meer geconnecteerd zou zijn op het openbaar vervoer. Zowel halte 507627 in de Nijverheidsstraat als de halte 502627 in de Speelpleinlaan zouden sneuvelen in het voorstel van het nieuwe Vervoersplan.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Werde de Stad hierin betrokken? Kreeg de stad de mogelijkheid advies te geven over de te schrappen bushaltes?
2. Is het stadsbestuur bereid de Vlaamse minister en de Vervoersregio Brugge hieromtrent te contacteren en te wijzen op het belang van een bushalte aan deze sportsite?

Antwoord 1453:

Afschaffen bushalte t.h.v. Sport Vlaanderen

We verwijzen naar de eerdere presentaties op berek vanuit de dienst mobiliteit waarbij zowel het nieuwe netwerk alsook (op 25 03 2021) de halte-oefening werd geduid.

Zoals u vernam werden hier de principes naar halte-inplanting geduid welke ook toe te passen zijn voor voorliggende situatie. Zo is het logische vertrekpunt bij de situering van haltes het nieuwe netwerk waarbij een gewijzigde route – zoals hier sprake is – aanleiding geeft tot het schrappen van een halte of in casu twee haltes. Het uitbuigen van een buslijn om dergelijk manco te remediëren zal niet mogelijk zijn omdat, zoals u vernam, het openbaar vervoerplan al definitief werd vastgelegd.

In deze context wensen we – anticipatief op een eventuele vervolgvraag – mee te geven dat het netwerk – zie ook duiding op berek – vanuit een intense dialoog werd opgemaakt waarbij we ook rekening dienden te houden met de principes die in het Vlaams parlement en door de Vlaamse Regering werden vastgelegd inzake basisbereikbaarheid. Zo is het o.m. een bewuste beleidskeuze om het kernnet te enten op de grote assen, in casu R30 en N9, waarbij niet langer ontsluitend (in de wijken) gewerkt wordt. Dit maakt dat de dichtstbijzijnde halte op de N9 gesitueerd is op ca. 550 m wat vanuit de kwaliteitscriteria basisbereikbaarheid (zie Besluit Vlaamse Regering) als conform te bestempelen is. Bij de situering van de meer ontsluitende lijnen (het zogenaamde aanvullend net) moest dan weer rekening gehouden worden met o.m. het vermijden van overlap met het kernnet en het principe van budgetneutraliteit. In casu werd daarom de zeer ontsluitende route op de Speelpleinlaan niet weerhouden maar werd wel gehouden aan bijvoorbeeld het tracé over de Collegestraat en de Fortuinstraat.