

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

26ste jaargang

nr. 47 – 21 december 2021

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

Vraag 1690: Raadslid Andries Neiryck (5 april 2021)

Aansluiting op het rioleringsnet in Brugge en deelgemeenten

Alvast bedank voor dit antwoord. Deze problematiek kwam naast de gekende Pano reportage ondertussen ook aan bod in #weetikveel.

https://www.groenbrugge.be/de_rioleringsgraad_in_brugge_naar_aanleiding_van_de_pano_reportage_en_weetikveel?fbclid=IwAR03eQ4H9qWKjnYBqXs3Kp-a5a0xWARI76jL0GgL7BvQNwqYa2rrEJ4gBfA

Graag had ik nog enkele bijkomende vragen gesteld:

- Ongetwijfeld bestaan er plannen van de rioleringen in onze stad, graag krijg ik deze in bezit. Graag ook met aanduiding van de blinde vlekken.
- Er bestaan zeker ook plannen van het gescheiden rioleringsstelsel, waar dit ondertussen gerealiseerd is in onze stad. Graag krijg ik deze ook in bezit.
- Betreffende het lozen in de reitjes, deze praktijk moet toch echt tot het verleden behoren, willen we de waterkwaliteit van onze reitjes verbeteren tot zwemkwaliteit. Wat is het plan van aanpak hieromtrent?
- Wat zijn de actiepunten om tegen 2027 nog beter te doen. Het doel moet toch 100 procent zijn.

Antwoord 1690:

Aansluiting op het rioleringsnet in Brugge en deelgemeenten

Wat betreft rechtstreekse lozingen in de reien: elk gekend geval wordt opgevolgd door het stadsteam milieuhandhaving totdat het probleem opgelost is. Opvolging gebeurt vanuit het stadslabo.

Voorts voorzien we volgende acties i.v.m. propere waterkwaliteit in de reien:

- Maximaal aanleg van gescheiden stelsels bij aanleg van wegenis (vb. Katelijnestraat, Sint-Jorisstraat, ...)
- Maximaal afkoppelen van vuil water en regenwater. Het nieuw afkoppelingsbeleid vormt hiertoe sinds begin van deze legislatuur een sterke stimulans.
- Installatie van digitale overstortensensoren waardoor we in real time signaal krijgen van overstortwerking (en verstoppingen in rioleringen zo sneller naar boven komen). Stadslabo werkt dit momenteel uit.
- Het stadslabo liet beluchters en ultrasone toestellen installeren aan de Coupure om maximale bescherming te bieden tegen opstoten van blauwalgen.

Er zijn data per straat (straten en aanleg).

Vraag 1691: Raadslid Raf Reuse (22 juni 2021)

Deurwaarders

Recent las ik het verhaal van een man die in Brugge een boete had gekregen voor het niet leggen van zijn parkeerschijf. Hij betaalde zijn parkeerboete aanvankelijk niet, omdat hij deze betwiste en dat ook kenbaar maakte aan de bevoegde diensten. Niettemin werd hij geconfronteerd met een deurwaarder die namens de Stad de boete kwam innen. De oorspronkelijke som werd echter vermeerderd met heel wat extra kosten die de inbeslagname en verkoop van zijn voertuig tot gevolg hadden.

Het is duidelijk dat de door de deurwaarder aangerekende kosten helemaal niet in proportie waren met het oorspronkelijke bedrag dat door de Stad werd geëist. Het inzetten van een deurwaarder zal ook voor de Stad ongetwijfeld veel kosten met zich meegebracht hebben. Het is mijns inziens veel menselijker en goedkoper om dergelijke zaken in der minne te regelen.

Ik heb de volgende vragen aan het college:

- 1) Wanneer gaat de Stad over tot het inschakelen van deurwaarders?
- 2) Hoeveel kost het inschakelen van deurwaarders?

Antwoord 1691:

Deurwaarders

Wij zijn ons ervan bewust dat de invordering van fiscale en niet-fiscale vorderingen delicaat is en met de nodige omzichtigheid dient aangepakt te worden. Er is immers steeds een spanningsveld aanwezig tussen het zo efficiënt en zo snel mogelijk innen van de openstaande vordering en het feit dat bepaalde personen of firma's (tijdelijk) niet in staat zijn om te voldoen aan hun verplichting tot het betalen of onwillig zijn om hun schuld te vereffenen.

Om deze reden hebben wij een invorderingsprocedure die zicht toespitst op twee belangrijke zaken, nl: kan de debiteur betalen en wordt de vordering geïnd tegen een zo laag mogelijke kost voor zowel de debiteur als voor het stadsbestuur.

Hierna een overzicht van deze procedure:

- **Eerste aanmaning:** Deze aanmaning wordt verstuurd door de dienst die de factuur opmaakt. Ze is bedoeld om eventuele fouten, vergetelheden of misverstanden te voorkomen en recht te zetten. Ze krijgen hierbij 14 dagen de tijd om te betalen of te reageren.
- **Laatste waarschuwing:** Na het verstrijken van de betalingstermijn van 14 dagen, vermeld op de eerste aanmaning, wordt het dossier voor inning overgemaakt aan de financiële dienst incasso die instaat voor de verdere opvolging. Ze verstuurt een laatste waarschuwing waarbij de vordering verhoogd wordt met de portkosten van een aangetekende zending én een administratiekost van 10,00 euro. Ook hierop kan gereageerd worden. Merken wij dat de laatste waarschuwing en de betaling elkaar gekruist hebben, dan wordt de aangerekende kost op een gemotiveerde manier kwijtgescholden.
- **Viseren en uitvoerbaarverklaring van het dossier:** Na het verstrijken van de betalingstermijn van 8 dagen, vermeld op de laatste waarschuwing, wordt het dossier aan het college van burgemeester en schepenen voorgelegd voor visering en uitvoerbaarverklaring. Dit is een administratieve handeling die opgelegd wordt door het lokaal decreet. Daarna wordt het dossier aan de gerechtsdeurwaarder voor inning overgemaakt.
- **Maning, verstuurd door de gerechtsdeurwaarder** Teneinde de deurwaarderskosten zo laag mogelijk te houden voor de debiteur werd er aan de gerechtsdeurwaarder opgedragen om steeds een maning te sturen vooraleer over te gaan tot gedwongen invordering. Deze stap voorkomt in heel wat gevallen een dwangbevel en de kosten die hieraan gepaard gaan. In dit geval wordt er door de deurwaarder enkel een administratiekost aangerekend.

• **Uitvoering van het dossier** Pas wanneer er geen betaling bekomen wordt in alle voorgaande stappen wordt er door de gerechtsdeurwaarder overgegaan tot de eigenlijke gedwongen invordering. In dit geval zijn de kosten volledig ten laste van de debiteur. Ze worden vastgesteld volgens de wettelijke tarieven waaraan de gerechtsdeurwaarder zich dient te houden. In de minnelijke fase van bovenstaande procedure worden de inningskosten beperkt tot een administratiekost bij het versturen van de laatste waarschuwing. Zelfs bij het aanvatten van de gerechtelijke procedure wordt er nog een mogelijkheid geboden tot betalen van de vordering tegen een administratiekost vooraleer het dossier betekend wordt door de gerechtsdeurwaarder. Ook gebeurt er door de gerechtsdeurwaarder bij ontvangst van het dossier steeds een solvabiliteitsonderzoek. Komt de deurwaarder tot de conclusie dat invordering onmogelijk is wegens insolvabiliteit, dan wordt het dossier met een bewijs van insolvabiliteit teruggestuurd naar het stadsbestuur.

Naast voorgaande procedure zijn er ook nog een aantal andere invorderingsmogelijkheden die op vraag van de debiteur kunnen ingeschakeld worden, zoals het tijdelijk verlenen van een betalingsuitstel en het onderling overeenkomen van een afbetalingsplan. Ook wanneer het dossier reeds in handen is van de gerechtsdeurwaarder kunnen er tussen de deurwaarder en de debiteur afbetalingsplannen overeengekomen worden om inningskosten te vermijden. Het is natuurlijk zo dat wanneer de vordering correct ontstaan is en er een pertinente onwil tot betalen bestaat, de deurwaarderskosten flink kunnen oplopen en volledig ten laste vallen van de in gebreke blijvende debiteur. We doen er alles aan om de inningskosten voor zowel de debiteur als voor het stadsbestuur tot een minimum te herleiden.

Hoeveel kost het inschakelen van deurwaarders?

Het inschakelen van een gerechtsdeurwaarder kost het stadsbestuur niets, tenzij later zou blijken dat het inschakelen van de deurwaarder berust op een fout van ons, dan worden de kosten gedragen door het stadsbestuur. De debiteur betaalt de kosten à rato van de tarieven, vastgesteld door de wet.

Op 06/12/2021 werd een nota voorgelegd aan het CBS voor het lanceren van een overheidsopdracht voor het aanstellen van een gerechtsdeurwaarder voor het verlenen van juridische diensten voor debiteurenbeheer en het voeren van ad hoc opdrachten.

Vraag 1692: Raadslid Karel Scherpereel (28 september 2021)

Stoelen gemeenteraad

Tijdens de gemeenteraad zag ik gisteren diverse bureaustoelen aanrukken voor de gemeenteraadsleden die rugklachten hebben. Ik heb daar alle begrip voor en vind dat een zeer normale zaak. Ik niet begrijp is dat al tientallen jaren wordt vergaderd op zeer on-ergonomische stoelen en dat dit in het verleden geen probleem was (of heb ik het verkeerd voor?) De stoelen passen wel in dit prachtige kader maar zijn nefast voor het lichaam/rug om van 18.30 uur tot (soms) 23.30 uur op te zitten (en dat soms twee dagen na elkaar) Indien onze arbeidsinspecteur zou langskomen dan krijg je zeker een opmerking en een sterke aanbeveling.

Misschien is het ook eens interessant om het woord 'gemeenteraadszaal' te googelen en op 'afbeeldingen' te klikken. Je zult in een oogwenk merken dat al die zalen (Roeselare, Gent, Menen, ...) uitgerust zijn met comfortabele, ergonomische stoelen. Ik begrijp dat dit voor de stad een serieuze investering is maar misschien is het interessant dat bedrag te begroten naar de toekomst toe om degelijke stoelen te voorzien. Ik wil trouwens mijn bijdrage leveren in een gepersonaliseerde stoel die na de legislatuur kan meegenomen worden (als herinnering?)

Als je spreekt dat de stoelen waarop we nu zitten in het kader passen en mooi ogen dan ben ik het volmondig met je eens. De diverse bureaustoelen tussen het middeleeuws kader ogen wel wat minder fraai.

Vandaar mijn vraag:

Is het niet mogelijk om een aankoop van degelijke, ergonomische stoelen te overwegen zodat het vergaderen, zowel voor lichaam als voor geest, aangenaam wordt?

Antwoord 1692:

Stoelen gemeenteraad

Antwoord a/ De gemeenteraad van september was de eerste die weer volledig fysiek is doorgedaan. Tijdens het fractieleidersoverleg werd gevraagd om enkele meer ergonomische stoelen te voorzien voor raadsleden met rugklachten. Uiteraard was het onmogelijk om dit op zo'n korte tijd voor heel de gemeenteraad te voorzien en dit werd ook zo meegedeeld aan de fractieleiders. Bijgevolg waren het enkel de personen die er uitdrukkelijk om gevraagd hadden via hun fractieleider die een andere stoel hebben gekregen.

De vier bureaustoelen waren aldus een noodoplossing. Indien dit in de toekomst nog zou nodig zijn, zullen eerder stoelen uit de collegezaal gebruikt worden die beter passen in het mooie kader van de gotische zaal.

Heel veel steden en gemeenten hebben een vaste ruimte voor het houden van de gemeenteraad. Dit betekent dat de inrichting van de ruimte steeds blijft bestaan. Dit is echter niet het geval voor de stad Brugge. Daar dient de gotische zaal ook als museum en ontvangstruimte. Dit heeft tot gevolg dat de zaal telkens opnieuw moet worden klaar gezet voor het houden van de gemeenteraadszitting. Dit betekent ook dat andere stoelen voor de gemeenteraadszittingen, ergens gemakkelijk stapelbaar moeten zijn.

De huidige stoelen passen inderdaad bij het historisch kader van de gotische zaal. De gemeenteraadsleden zelf laten betalen voor een andere stoel is geen optie. Daar kunnen we gemeenteraadsleden geenszins toe verplichten en zal er een variëteit van stoelen aangekocht worden wat evenmin wenselijk is.

Recent werden nieuwe stoelen voorzien in de Goudlederbehangzaal die gemakkelijk te stapelen zijn en vervoerd kunnen worden via een speciale trolley. Er wordt momenteel onderzocht als gelijkaardige stoelen kunnen worden aangekocht voor de gemeenteraadszittingen en waar er mogelijkheid is om een 50-tal stoelen te kunnen stapelen.

Van zodra er meer nieuws, brengen wij u op de hoogte.

Antwoord b/ In opvolging van ons eerder antwoord van 15 november op uw schriftelijke vraag kunnen wij het volgende melden.

De extra stoelen voor de gemeenteraad zijn besteld (dezelfde als de stoelen uit de Conferentiezaal en Goudlederbehangzaal). De leveringstermijn bedraagt +/- 8 à 10 weken.

Vraag 1693: Raadslid Sandra Wintein (11 oktober 2021)

Verlichting Damse Vaart-Zuid

Mensen melden mij dat er nood is aan een verlichtingspunt aan de Damse Vaart_Zuid waar de afslag is aan de Gemeneweideweg-Noord. De Damse Vaart is niet verlicht noch de Gemeneweideweg Noord wat de situatie daar niet vergemakkelijkt. De bewoners aldaar werden reeds gecontacteerd door Fluvius en het zou volgens hen perfect kunnen omdat er in de buurt een woning staat waar elektriciteit is.

Is Stad Brugge bereidt om dit te onderzoeken?

Antwoord 1693:

Verlichting Damse Vaart-Zuid

Antwoord a/ Uw vraag wordt in overweging genomen. Een voorstel zal, na onderzoek, door de cluster Openbaar Domein voorgelegd worden aan het college. Ondertussen is er reeds een uitgewerkt plan en een offerte. Het onderzoek is aldus ver gevorderd.

Antwoord b/ In navolging op ons eerder verstuurd antwoord van 8 december 2021 bezorgen wij u volgende actuele informatie.

Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting van 22 november 2021 een opdracht gegund aan Fluvius voor het opmaken van een studie om aldaar verlichting te ontwerpen met LED armaturen.

De veiligheid op het kruispunt Damse Vaart-Zuid/Gemeneweideweg-Noord zal aanzienlijk verhogen door deze investering.

LED-armaturen zijn te verantwoorden door hun duurzaamheid en lager verbruik.

Vraag 1694: Raadslid Janos Braem (17 oktober 2021)

Vragen MJP GR oktober

Hieronder enkele vragen over MJP 2021

- Welk brugs bedrijf diende bezwaar in en op basis van welke gronden hebben zij dit gewonnen? Waarom derft de stad zo 6,5 M EUR mis?
- Zijn er concrete acties verbonden aan SAP0231 (duurzame mobiliteit) en AP0011 (duurzame mobiliteit), zo ja, welke zijn die?
- Wat is de planning om te doen met het geld dat voorzien was voor het CLT? Dat is 2,5 M EUR dat voorzien was.
- Pagina 113: werf NENO in boekdeel 1, waarvoor wordt dit geld gebruikt? (Actieplan SAP0255, Werf Huisvesting NENO 2.0.)
- Boekdeel 2: hoe kan het dat de stadsschuld in 2025 meer dan het dubbele zijn t.o.v. de huidige stadsschuld (pagina 184), maar dat de schuld per inwoner wel constant blijft (grafiek p. 186)

Antwoord 1694:

Vragen MJP GR oktober

Wat is de planning om te doen met het geld dat voorzien was voor het CLT? Dat is 2,5 M EUR dat voorzien was.

De middelen die voorzien waren voor het CLT (2.5M op 2021 en 0.5M op 2022) werden verdeeld over volgende acties. Samen goed voor 2.955.000 euro.

1. Platform nieuwe woonvormen:
 - Plan: kennis delen en projecten mee begeleiden, door gespecialiseerde kennis in te huren.
 - Budget: 100.000 euro over periode 2021-2025 voor raamcontract consulting.
 - Status: Er werd een oproep gelanceerd. We werken verder met 2 kandidaten.
2. De wooncoöperatieve:
 - Plan: We willen in Brugge een wooncoöperatieve oprichten om een nieuwe vorm van betaalbaar wonen uit te bouwen. We zoeken daarbij naar partners en/of samenwerking met andere actoren.
 - Budget: 75.000 euro over periode 2021-2025
 - Status: Wacht op projectoproep Vlaanderen.
3. AGB:
 - Budget: 100.000 euro in 2022.
 - Status: begeleidingsopdracht moet nog uitgeschreven worden.
4. Projectmanager complexe woonprojecten:
 - Budget: 309.000 euro over periode 2021-2025 (loonkost).
 - Status: Aanwerving is afgerond, kandidaat moet wel nog effectief ingaan op jobvoorstel.
5. Buddywerking woonbegeleiding:
 - Budget: 50.000 euro op 2021.
 - Moet verplaatst worden naar 2022.
 - Status: Uitstellen naar 2022.
6. Verplicht conformiteitsattest voor huurwoningen:

- Budget: 1.400.000 euro over periode 2021-2025 (waarvan 1.300.000 loonkost, overige zijn werkingskosten).
 - Status: Project werd opgestart – personeelsleden zijn aangeworven.
7. Noodwoningen:
- Budget: 906.000 euro uitgave, en 290.000 euro subsidie (de eerste helft van de subsidie is reeds ontvangen).
 - Status: De woningen werden in de eerste helft van oktober opgeleverd en betaald. Kunnen na het voorzien van huisraad in gebruik genomen worden.
8. Wedstrijd voor middelbare scholen: *Wonen in 2050*:
- Budget: 15.000 euro in 2023.
 - Status: Uitvoering voorzien in 2023.

Welk Brugs bedrijf diende bezwaar in en op basis van welke gronden hebben zij dit gewonnen? Waarom derft de stad zo 6,5 M EUR mis?

Bedrijven kunnen voor nieuwe investeringen in materieel en outillage een vrijstelling van onroerende voorheffing bekomen. Een groot Brugs bedrijf heeft daarom een bezwaar ingediend tegen een aanslag onroerende voorheffing en werd door de Vlaamse Belastingdienst in het gelijk gesteld. De Stad wordt niet betrokken bij de bezwarenprocedure.

De financiële impact hiervan is het grootst voor de gemeente, vermits de opcentiemen het grootste deel van de belasting vormen. Vroeger kregen de gemeenten van de Vlaamse overheid een compensatie voor de gedeerde inkomsten door deze vrijstelling. Uit besparingsredenen is die compensatie geschrapt en valt het volledige nadeel van deze vrijstelling voor de gemeenten. De stad heeft tevens juridisch onderzocht of wijzelf iets konden ondernemen tegen deze beslissing van de Vlaamse belastingdienst, maar dit bleek niet het geval.

Om privacy redenen kunnen we de naam van het betrokken bedrijf enkel in een gesloten zitting meegeven.

Zijn er concrete acties verbonden aan SAP0231 (duurzame mobiliteit) en AP0011 (duurzame mobiliteit), zo ja, welke zijn die?

Acties verbonden aan SAP0231:

- SA00467 - We faciliteren het verduurzamen van de mobiliteit voor de bedrijven en burger, geven kansen aan nieuwe technologische concepten en moedigen verplaatsingen met de fiets en openbaar vervoer aan.
- SA00468 - We evalueren het gebruik van de bestaande oplaadpalen en plaatsen zo nodig extra oplaadpalen.

Vraag 1695: Raadslid Karel Scherpereel (17 oktober 2021)

Aangebrachte wegmarkeringen en paaltjes Albert Serreynstraat

Verschillende inwoners van de Albert Serreynstraat hebben toch serieuze bedenkingen over de wegmarkeringen voor fietsers en de daarbij behorende paaltjes in hun straat (zie foto in bijlage) die een drietal jaar geleden op twee plaatsen werden aangebracht.

Vooreerst heeft deze uitwijkmogelijkheid voor fietsers geen enkele zin want geen enkele fietser die doorheen de straat rijdt gebruikt dit en rijdt gewoon rechtdoor. Ten tweede neemt deze hele constructie toch wel een drie tot vier 'kostbare' parkeerplaatsen in beslag. Tenslotte is er weinig begrip voor de ingreep en de kosten die de stad toen nam.

Wat was/is ooit de bedoeling van die wegmarkering voor fietsers en is het mogelijk die twee zinloze constructies in de straat te verwijderen (of heeft men daarvoor een petitie nodig of iets dergelijks)?

Antwoord 1695:

Aangebrachte wegmarkeringen en paaltjes Albert Serreynstraat

De Albert Serreynstraat is een straat met beperkt éénrichtingsverkeer gelegen binnen een zone 30. In 2015 heeft het College van Burgemeester en Schepenen beslist om snelheidsremmende maatregelen in te voeren in deze straat om de zone 30 te benadrukken en af te dwingen. Het verwijderen (volledig weghalen) van de huidige constructies zou nefast zijn voor het beeld van deze straat binnen een zone 30. Het principe van self-explaining road zou hierop niet meer van toepassing zijn.

Ondertussen zijn we al enkele jaren verder en zijn meerdere vademecums en richtlijnen herschreven of bijgesteld. Zo voldoen de bestaande snelheidsremmende maatregelen in de Albert Serreynstraat niet meer aan de huidige richtlijnen.

Gezien de verharding nog in (zeer) goede staat is, wordt een minimale aanpassing van deze wegversmallingen ter goedkeuring voorgelegd aan het College:

- Verwijderen van de onderbroken fietspadmarkering en arcering op rijbaan en parkeerstrook;
- Behoud doorlopende markering links en rechts op de rijbaan;
- Behoud structurele wegversmalling d.m.v. verhoogde elementen;
- Verhindern parkeren ter hoogte van de structurele ingreep zelf (d.m.v. ontharding -> plantvak);
- Okerkleurige strook van 1m breed in de tegenrichting ter hoogte van de doorlopende markeringen.

Op deze manier is er nog steeds een infrastructurele en visuele ingreep ter bevestiging van de zone 30, zonder dat de fietser hierbij een 'gevaarlijk' manoeuvre moet maken. De fietser blijft immers steeds op de rijbaan, waarbij het gemotoriseerd verkeer achter de fietser dient te blijven ter hoogte van de structurele ingreep.

Deze aanpassing zal uitgevoerd worden door de Cluster Openbaar Domein na goedkeuring van dit dossier op het College van Burgemeester en Schepenen.



Vraag 1696: Raadslid Annick Lambrecht (24 november 2021)

Charter zwaar verkeer

Eerder dit jaar, op 12 mei jl., ondertekende Stad Brugge het Charter Zwaar Verkeer in samenwerking met de sectorfederaties. Dit charter bundelt acht doelstellingen die het zwaar verkeer zoveel mogelijk moeten vermijden in de schoolomgeving tijdens de schoolspits.

Hierbij de 8 doelstellingen vermeld in het charter:

1. De Groep Brugge streeft ernaar om alle vormen van transport met zwaar verkeer in de schoolomgevingen tijdens de begin- en einduren van de school tot een absoluut minimum te beperken. Dit vervalt tijdens de schoolvakanties. Voor wat betreft het transport van zwaar verkeer verbinden aannemers, (bouw)handelaren, leveranciers, transporteurs, ..., of elke andere firma die met zwaar verkeer betrokken is, zich ertoe om hun leveranciers en transporteurs in kennis te stellen van dit charter zwaar verkeer. Indien er transport/levering van zwaar verkeer in een schoolomgeving dient te gebeuren (en de Groep Brugge is hiervan op de hoogte), wordt de school hiervan (indien mogelijk op voorhand) door de Groep Brugge verwittigd. Het is de taak van de school om dit vervolgens naar de ouders en personeel verder te communiceren.
2. De Groep Brugge houdt een actieve communicatie met elke firma, van welke hoedanigheid dan ook, die betrokken is bij het transport van zwaar verkeer in de buurt van de schoolomgevingen tijdens de schoolspitsen. Voor de vergunde werven met inname van het openbaar domein is de dienst verkeersbelemmeringen van de lokale politie Brugge een eerste aanspreekpunt om naar alternatieve rijroutes van dit zwaar verkeer te zoeken. Voor het transport van zwaar verkeer die niet onder deze groep valt, is de dienst mobiliteit van de Stad Brugge een eerste aanspreekpunt om naar alternatieve routes te zoeken.
3. De Groep Brugge wenst de aanwezigheid van landbouwvoertuigen (van elk mogelijk type, alsook deze van loonwerkers) in de schoolomgevingen tijdens de schoolspits tot een absoluut minimum te beperken.
4. De Groep Brugge stemt met het Brugse IVBO de afvalophaling tijdens de begin- en einduren van de school af in het kader van de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd.
5. De Groep Brugge stelt via het mobiliteitsplan dat het zwaar verkeer zoveel als mogelijk gebruik dient te maken van de hogere wegencategorisering en ook zo snel mogelijk naar het dit hogere wegennet dient te rijden.
6. De Groep Brugge neemt dit charter in elke toekomstige vergunning en in elke aanbesteding op om zo de veiligheid rond scholen maximaal in de aandacht te houden en te blijven houden.
7. De Groep Brugge vraagt elke betrokken firma de door hen gehanteerde rijroutes zo proper mogelijk te houden.
8. De Groep Brugge vraagt conform het artikel 45 van het KB van 1/12/1975 om de lading van elk type zwaar verkeer in functie van mogelijke stof- of andere hinder correct af te dekken en vast te zetten.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Wat zijn de ervaringen sinds ondertekening van dit charter zwaar verkeer? Bewijst het zijn nut? Zijn hier cijfers over beschikbaar ?
2. Hoeveel bedrijven engageerden zich in het charter ? Hoeveel bedrijven weigerden dit charter te volgen? Welke bedrijven weigerden, welke bedrijven doen mee?
3. Is de verkeersveiligheid rond scholen hierdoor verbeterd? Overweegt stad Brugge een verplichting in de plaats van een vrijblijvend charter ?

Antwoord 1696:

Charter zwaar verkeer

Het charter zwaar verkeer is het resultaat van meerdere overlegmomenten tussen de stad Brugge en de belangrijkste sectoren in België die dagelijks met grote(re) transporten worden geconfronteerd. Het is een evolutie op het charter werftransport waarbij het charter zwaar verkeer voor alle zwaar verkeer geldt en niet enkel voor werftransport.

Het charter werd ondertekend door de volgende (bouw)federaties:

- Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV)
- FEMA (bouwfederatie)
- Vlaamse Confederatie Bouw
- FEBETRA (Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs & Logistiek dienstverleners)
- Bouwunie
- Lokale politie stad Brugge
- Stad Brugge

De diverse instanties die het charter ondertekenden werden gecontacteerd om hun ervaring omtrent het charter te delen. Later in deze schriftelijke vraag hierover meer. Er werd eveneens bij de eigen

diensten naar de ervaring rond het charter zwaar verkeer gepolst. Sinds de invoering van het charter wordt het charter door de lokale politie bij elke vergunning als bijlage bijgevoegd zodat bestuurders en aannemers hier maximaal mee rekening kunnen houden. Daarnaast wordt het ook in de collegenota's van de dienst openbaar domein meegenomen opdat dit steeds in de picture kan blijven. Sinds de invoering van het charter zwaar verkeer heeft de dienst mobiliteit geen enkele melding van zwaar vervoer in de schoolomgevingen gekregen, wat zeer positief is.

Voor de evaluatie van het charter zwaar verkeer kwam vanuit de beroepsvereniging Transport en Logistiek Vlaanderen reactie waarop op 9 december 2021 een digitaal overleg met de directie zelf en de verantwoordelijke voor havens, economie, mobiliteit en logistiek werd gehouden om het charter grondig te evalueren.

Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) is de beroepsvereniging van ondernemingen in transport en logistiek. De organisatie vertegenwoordigt meer dan 1.500 bedrijven. Dit zijn zowel zelfstandigen als kmo's als grote ondernemingen. Dankzij haar vele mandaten is TLV in diverse internationale instanties aanwezig waar zij het beleid omtrent transport en logistiek adviseren.

Vraag 1:

Het omzetten van een charter zwaar verkeer in cijfers is geen evidentie. Want de vraag is hier welke cijfers precies gevraagd worden. Is dit hoeveel vrachtwagens er na het charter nog tijdens de schoolspits in schoolomgevingen komen? Is dit hoeveel ongevallen er hierdoor vermeden zijn? Is dit hoeveel klachten omtrent dit onderwerp er minder geregistreerd werden? Of betreft dit nog iets anders? Of hoe simpel de vraag is, hoe moeilijk het antwoord kan zijn. Een exact cijfer op deze vragen kleven is zeker geen evidentie en dit is ook wat TLV onderschrijft. Als we bijvoorbeeld de eerste vraag analyseren (hoeveel vrachtwagens er na het uitbrengen van het charter nog door schoolomgevingen rijden) kunnen we u het volgende meedelen.

In eerste instantie is het zeer moeilijk om dit te meten. De stad Brugge beschikt over +/- 140 scholen die over het grondgebied verspreid zijn. Er kan onmogelijk op elke locatie een ANPR-camera of telapparaat staan waar een school is gelegen om het aandeel zwaar verkeer te meten/tellen.

Het is dan ook heel moeilijk te meten of een vrachtwagen naar aanleiding van het charter zwaar verkeer een bepaalde straat al dan niet heeft gemedend. Dat de sector schoolomgevingen nu al zeer sterk mijdt werd ook door TLV bevestigd. Deze uren zijn zeer congestiegevoelig en time is money. De sector mijdt schoolomgevingen dan ook zoveel mogelijk door in de routeplanning hiermee rekening te houden. Het charter ondersteunt hier dan ook de sector.

Vraag 2 en 3:

Om vraag 2 grondig te kunnen beantwoorden hangt dit samen met het antwoord op vraag 3. Elk aangesloten bedrijf van de partners die het charter ondertekend hebben (1.500 voor TLV alleen al) kreeg het charter zwaar verkeer in een aparte communicatie toegestuurd. De leden apprecieerden het dan ook ten eerste dat er voor de opmaak van dit charter met de sector in overleg werd getreden. Ook Brugse aannemers krijgen het charter zwaar verkeer bij hun vergunning die door de lokale politie wordt uitgereikt wat het bereik van het charter nog groter maakt. TLV meldt dat ze meer positieve reacties dan negatieve hebben gekregen. De negatieve reacties waren dan ook op 1 spreekwoordelijke hand te tellen.

De negatieve noot omtrent het charter zwaar verkeer is dat er gevreesd wordt dat het charter in wetgeving zal verankerd worden. Dit is op heden niet de bedoeling. Wanneer het charter in de wetgeving zal verankerd worden, betekent dit dat vrachtwagens de toegang tot schoolomgevingen tussen bepaalde uren zullen geweigerd worden. Dit is, zoals in het verleden reeds meermaals onderzocht, niet mogelijk, noch te controleren.

Het charter zal dan ook geen wetgeving worden, maar wordt wel door de meerderheid van de bedrijven ondersteund. TLV bevestigd dan ook dat het charter kan bestendig worden (als charter) en niet moet gewijzigd worden.

Vraag 1697: Raadslid An Braem (29 november 2021)

Onbewoonbaar verklaarde huizen

Hoeveel woningen werden in 2020 onbewoonbaar of ongeschikt verklaard?
Is er een trend op te merken doorheen het jaar en tov vorige jaren?
Hoeveel van die woningen werden binnen het jaar niet aangepast?
Hoeveel boetes werden er voor onbewoonbare panden gegeven?
Wat is de inkomst voor de stadskas daarvan dit jaar en de voorgaande jaren?

Antwoord 1697:

Onbewoonbaar verklaarde huizen

1. Hoeveel woningen werden in 2020 onbewoonbaar of ongeschikt verklaard?

Deze cijfers betreffen uitsluitend de handhavingsprocedures inzake ongeschiktheid en onbewoonbaarheid zoals tot 31 december 2020 bepaald in de Vlaamse Wooncode. (Per 01 januari 2021 is dit de Vlaamse Codex Wonen 2021, boek 3, deel 6, titel 1)

Ongeschikt/ongeschikt en onbewoonbaar:

In 2020 werden 48 woningen ongeschikt/ongeschikt en onbewoonbaar verklaard én opgenomen in de Vlaamse inventaris van ongeschikte en onbewoonbare woningen (VIVOO genaamd).

Opheffing besluit binnen het jaar:

Hiervan werden binnen het jaar volgend op het besluit 14 woningen na een hercontrole opnieuw geschikt en bewoonbaar verklaard (besluit opgeheven + schrapping uit VIVOO).

Tijdig herstel lopende de handhavingsprocedure:

Voor woningen met een handhavingsprocedure gestart in 2020 werden voor 53 woningen de vereiste werken tijdig uitgevoerd.

En na een hercontrole kon worden besloten dat er opnieuw sprake is van geschiktheid en bewoonbaarheid.

2. Is er een trend op te merken doorheen het jaar en tov vorige jaren?

Doorheen de jaren, nl. 2016, 2017, 2018, 2019 en 2020:

2016:

tijdig herstel: 22; besluit genomen: 35; opheffing binnen het jaar: 11;

2017:

tijdig herstel: 44; besluit genomen: 32; opheffing binnen het jaar: 19;

2018:

tijdig herstel: 57; besluit genomen: 52; opheffing binnen het jaar: 39;

2019:

tijdig herstel: 30; besluit genomen: 48; opheffing binnen het jaar: 21;

2020:

tijdig herstel: 53; besluit genomen: 48; opheffing binnen het jaar: 14.

Aandachtspunten:

=> wijziging minimale woningkwaliteitseisen inzake energetische prestaties:

vanaf 01 januari 2020 is er sprake van ongeschiktheid als er een ongunstig of vervallen EPC is en/of voldoende dakisolatie niet visueel kan worden vastgesteld.

ofwel moet een gunstig en niet vervallen EPC worden ingediend,

ofwel moeten facturen vergezeld van bijhorende detailfoto's worden ingediend,

ofwel een verklaring van de aannemer vergezeld van bijhorende detailfoto's worden ingediend.

=> bij appartementsgebouwen met veel afzonderlijke houders zakelijk recht is het niet altijd eenvoudig om gebreken in de gemeenschappelijke delen vlug te (laten) herstellen:

het akkoord via V.M.E., ...

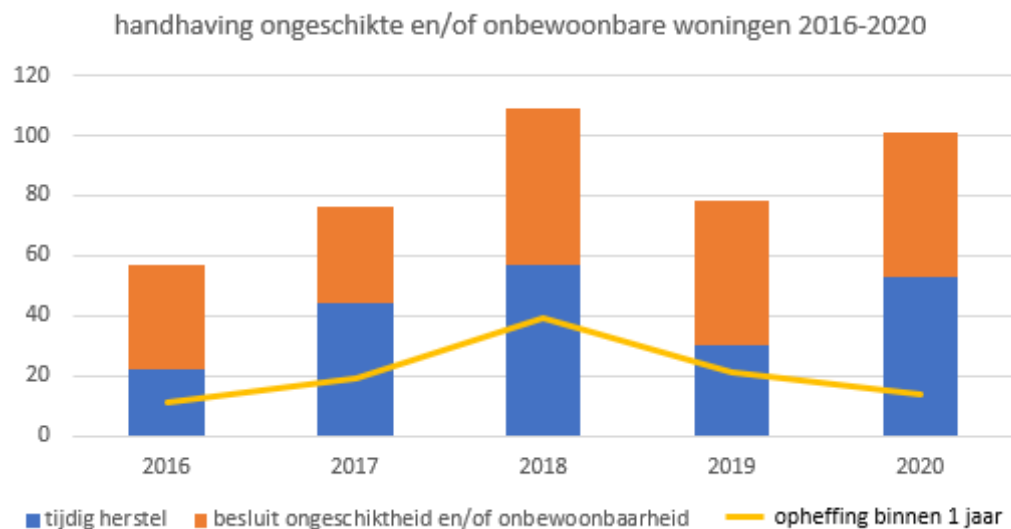
=> impact van de strenge lockdown/coronamaatregelen op de uitvoering van de herstellingen:

de nodige materialen ontbreken,

de materialen worden niet tijdig geleverd,

de leveringstermijn kan niet worden gegarandeerd,

de aannemer moet in quarantaine.



3. Hoeveel van die woningen werden binnen het jaar niet aangepast?

2016: 24

2017: 13

2018: 13

2019: 27

2020: situatie op 30 november 2021: 32

Aandacht:

Algemeen:

Als het besluit niet binnen het jaar is opgeheven, dan zijn de meest voorkomende oorzaken:

verkoop;

grondige renovatie (al dan niet met omgevingsvergunning);

vergunde nieuwbouw na sloop.

Voor 2019 en 2020:

zie ook impact lockdown/coronamaatregelen

Het antwoord op deelvragen 4 en 5 wordt u later bezorgd.

Vraag 1698: Raadslid Pol Van Den Driessche (2 december 2021)

Metalen containers op de kerstmarkten

1. Wie gaf opdracht tot de aankoop van deze containers?
2. Wanneer gebeurde dat?
3. Hoe verliep de gunning?
4. Hoeveel tijd verliep er tussen de bekendmaking en de toewijzing van de opdracht?
5. Welke leverancier kreeg de opdracht toegewezen?
6. Op basis van welke criteria?
7. Waren er andere bedrijven die zich kandidaat hadden gesteld, zo ja: wie?
8. Waarom haalden deze andere bedrijven het niet?
9. Welke kwaliteitseisen werden er gesteld, inzake duurzaamheid, waterdichtheid, roestvrijheid, ...
10. Wanneer vond de gunning plaats?
11. Welke bepalingen staan er in het contract over het herstel en het onderhoud en over de terugvordering van de kosten bij mankementen?
12. Wat zijn de eisen van de door u aangestelde advocaat tegenover de leverancier?
13. Hoe zult u de handelaars die schade leden vergoeden?
14. Wat is de totale kostprijs van de aankoop, de levering, de plaatsing en de aankleding van deze containers?

15. Welke precieze materialen werden gebruikt bij de bouw van deze containers?

16. Waar zullen deze containers straks worden gestockeerd zodanig dat die niet nog meer schade oplopen?

Antwoord 1698:

Metalen containers op de kerstmarkten

1. Wie gaf opdracht tot de aankoop van deze containers?

Aanleiding is punt 426 uit het beleidsprogramma "We werken actief mee aan een kwalitatieve kerstmarkt met een divers en over de stad verspreid aanbod." Daartoe gebeurde er prospectie van verschillende kerstmarkten in het buitenland (Bazel, Colmar, Straatsburg, Saarbrücken, Metz, ...) door schepenen Pierins, kabinetschef Steven Wittevrongel en toerismemanager Dieter Dewulf. Dit mondde uit in een overeenkomst tussen Stad Brugge en het Brugs Handelscentrum voor de kerstmarkt, zoals goedgekeurd door de Gemeenteraad op de zitting van 29/03/2021 (2021_GR_174). In punt 5 staat er vermeld: "BHC investeert in een grondige herwerking van het concept, de opstelling en de aankleding van de kerstmarkt. Brugge Plus levert hiervoor het ontwerp." Daaropvolgend stelde Brugge Plus een ontwerper aan om de kerstmarkt conform een vernieuwd ontwerp te organiseren. Het ontwerp werd voorafgaandelijk voorgesteld en goedgekeurd door de stuurgroep Wintergloed en werd ook mede gedragen door BHC. Na goedkeuring van het ontwerp heeft het college op 17 mei 2021 in onderlinge afstemming beslist dat Brugge Plus de realisatie van het vernieuwde ontwerp op zich zou nemen en de constructies en het meubilair zou aankopen. Brugge Plus is zowel voor de opmaak van het ontwerp als voor de aankoop van de containers, als voor de aanbestedingen die eruit voortvloeien opgetreden als aanbestedende overheid en deed hiertoe de nodige marktverkenningen en procedures.

2. Wanneer gebeurde dat?

In zitting van 17 mei 2021 besliste het College van Burgemeester en schepenen dat Brugge Plus de constructies zou aankopen. In zitting van 13 september 2021 werd er beslist om de aankoopprijs te recupereren d.m.v. een jaarlijkse verhuur aan de organisator van de kerstmarkt.

Vraag 1699: Raadslid Annick Lambrecht (8 december 2021)

Mondmaskerplicht in Brugge

De aanpak van de Coronamaatregelen in Brugge baart vele mensen zorgen, vooral in onze drukke winkelstraten en op de openbare markten en op kerstmarkten.

Er werd mij gemeld dat ook terug deze morgen 8 december in de winkelstraten en op de woensdagmarkt de mondmaskerplicht door velen straal werd genegeerd, dat er geen enkele controle te zien was noch door politie nog door stewards.

Op de woensdagmarkt 8 december op de Burg stond ook geen enkele aanduiding en was geen enkele controle melden bezorgde burgers.

Op de kerstmarkt op de markt staan een viertal stewards aan de ingang ter controle van CST's terwijl velen via de onbewaakte uitgang de kerstmarkt opgaan melden burgers. Klopt dit?

Ik heb daarnaast nog volgende vragen :

1 : kloppen voorgaande beweringen ?

2 : hoe er is afgesproken voor de controle in drukke winkelstraten, markten en kerstmarkten in Brugge met politie en stewards ?

3 : worden er sancties gegeven aan overtreders van de mondmaskerplicht? Zoja door wie en wanneer en wat zijn de sancties ?

Antwoord 1699:

Mondmaskerplicht in Brugge

Zowel de site Markt als de site Simon Stevinplein hebben 2 in/uitgangen die permanent onder controle staan van stewards. Deze stewards, gecoördineerd en gebriefd door een verantwoordelijke van stad Brugge, controleren bij elke persoon die de site wil betreden het CST en de identiteitskaart. Dit staat ook in het groot aangeduid bij de ingang. Er geldt eveneens een mondkemperplicht op de site, behalve tijdens het consumeren. De verschillende politiepatrouilles die hierop toezicht uitoefenen, melden geen (grote) problemen. Het sensibiliseren krijgt hier voorrang op het repressief optreden.

Hetzelfde geldt voor de winkelstraten: aan het begin van de Zuidzandstraat staat een tekstkar van de politie die de mondkemperplicht vanaf 06 jaar en tussen 10u – 19u aankondigt. Er wordt ook gevraagd maximaal rechts te houden. In de verschillende winkelstraten alsook in de zijstraten hangen er tevens borden die de mondkemperplicht kenbaar maken. Over het algemeen wordt de mondkemperplicht goed nageleefd. Het zijn eerder niet-Bruggelingen die ondanks de vele aanduidingen niet echt op de hoogte blijken van de verplichting. Onze (covid)patrouilles proberen hier maximaal sensibiliserend tussen te komen.

De mondkemperplicht op de markten werd woensdag 11. enkel geafficheerd middels enkele affiches in marktkramen. Vanaf woensdag 15 december staat de nodige signalisatie – zie bijlage als vb. - klaar aan de 4 toegangen van de markt (Breydelstraat – Blinde Ezelstraat – Hoogstraat – Burgstraat). Deze signalisatie wordt ook gebruikt tijdens de zaterdagmarkt op 't Zand. Er worden geen extra stewards ingezet, maar ook hier komt de politie maximaal sensibiliserend tussen.



3. Hoe verliep de gunning?

Er werden voor de inrichting van de kerstmarkt, conform de toepasselijke wetgeving, overheidsopdrachten georganiseerd, onder de vorm van onderhandelingsprocedures door Brugge Plus in de markt gezet. Meer bepaald voor het leveren en plaatsen van de kerstunits, het huren en plaatsen van de dôme en het leveren van het meubilair. Voor alle genoemde overheidsopdrachtenprocedures werden meerdere ondernemingen geraadpleegd.

4. Hoeveel tijd verliep er tussen de bekendmaking en de toewijzing van de opdracht?

Voor een onderhandelingsprocedure is er geen wettelijke minimumtermijn bepaald. Aangezien er door Brugge Plus reeds grondig marktonderzoek gebeurde voorafgaand aan de opmaak van het bestek, kon men de indieningstermijn beperken tot 1 week en desalniettemin de mogelijke inschrijvers toch nog voldoende tijd geven. De indieningstermijn was als volgt: bekendmaking 13 juni – indieningstermijn 21 juni.

5. Welke leverancier kreeg de opdracht toegewezen?

Bunker D14, Zink 40, Merelbeke.

6. Op basis van welke criteria?

Brugge Plus koos de economisch meest voordelige offerte rekening houdend met de beste prijs-kwaliteitsverhouding, op basis van de volgende gunningscriteria:

- prijs (50)
- kwaliteit en toepassing van de gebruikte materialen, duurzaamheid in zijn geheel (20)
- look & feel (20)
- plan van aanpak (10)

7. Waren er andere bedrijven die zich kandidaat hadden gesteld, zo ja: wie?

Voor de opdracht met betrekking tot het leveren en plaatsen van de kerstunits werden 4 ondernemingen uitgenodigd om een offerte in te dienen, waarvan 1 firma een offerte indiende:

- Bunker D14 > gegunde partij
- All-events
- Vrije ruimte
- Rotorgroup

Voor de opdracht met betrekking tot het leveren van het meubilair werden door Brugge Plus 3 ondernemingen uitgenodigd om een offerte in te dienen, waarvan 2 firma's een offerte indienden:

- Hammertime schrijnwerk
- Bunker D14
- Fish Eye > gegunde partij

Voor de opdracht met betrekking tot het huren en plaatsen van de dôme werden 3 ondernemingen uitgenodigd om een offerte in te dienen, waarvan 1 firma een offerte indiende:

- Domes europe B.V. > gegunde partij
- Polidomes Europ B.V.
- Fdomes

8. Waarom haalden deze andere bedrijven het niet?

Voor de opdracht met betrekking tot het leveren en plaatsen van de kerstunits werd na marktonderzoek beslist, omwille van de wens van de stad om de firma die de kerstunits leverde bij vorige edities van de kerstmarkt ook een offerte te kunnen laten indienen, een aanpassing van het concept toe te laten als variant. Helaas besliste deze firma alsnog om niet deel te nemen aan de overheidsopdracht. Eén partij liet weten het niet haalbaar te zien in de vooropgestelde tijdsspanne en een laatste partij reageerde in geheel niet.

Voor de opdracht met betrekking tot het leveren en plaatsen van het meubilair was de prijs doorslaggevend. Beide inschrijvers scoorden goed op de andere criteria.

Voor de opdracht met betrekking tot het huren en plaatsen van de dôme, diende maar 1 leverancier in.

9. Welke kwaliteitseisen werden er gesteld, inzake duurzaamheid, waterdichtheid, roestvrijheid, ...

In het lastenboek staat opgenomen:

Duurzaamheid units:

- *De units moeten gebouwd worden met oog op duurzaamheid en min. 5 jaar kunnen gebruikt worden.*
- *Componenten moeten resistent zijn tegen roest, water en de weersomstandigheden.*

10. Wanneer vond de gunning plaats?

Op 24 juni 2021 werd de gunning goedgekeurd bij eenvoudige meerderheid binnen het bestuur van Brugge Plus.

11. Welke bepalingen staan er in het contract over het herstel en het onderhoud en over de terugvordering van de kosten bij mankementen?

- Dat er *in casu* een waarborgtermijn geldt van 1 jaar na de voorlopige oplevering;
- Dan vindt dus de definitieve oplevering plaats. Alle twijfel rond kwaliteit materialen, moet ten spoedigste, uiterlijk op moment van definitieve oplevering, gedetecteerd en gedocumenteerd zijn.

- Dat binnen die periode de producten die gebreken vertonen, die geen gebruik mogelijk maken dat in overeenstemming is met de voorwaarden van de opdracht of die buiten dienst raken in de loop van de waarborgtermijn bij normaal dienstgebruik, moeten worden verholpen.
- Beschadigingen die optreden n.a.v. een gebrekkig onderhoud vallen niet onder de waarborg. Herstel en onderhoudsplicht is voor de eigenaar (Brugge Plus), maar dus ook voor beschadigingen die aan toeval, overmacht of abnormaal gebruik van de geleverde producten zijn te wijten, tenzij naar aanleiding van het voorval slecht werk of een gebrek aan het licht komt dat een reden is om de vervanging te eisen.

12. Wat zijn de eisen van de door u aangestelde advocaat tegenover de leverancier?

Momenteel is Bunker D14 samen met Bruggeplus in onderhandeling over een aantal punten, die geleid hebben tot een in gebreke stelling. Belangrijk is dat het van beide partijen nog steeds de betrachting is om tot een wederzijds akkoord en een duurzame oplossing te komen.

De reden waarom dit heeft geleid tot een in gebreke stelling, is omdat de (voorlopige) opleveringsdatum niet uitgesteld kon worden wegens de opening van de kerstmarkt op 26 november. De onderhandelingen waren toen, en zijn nog steeds, bezig. In het kader van de wet op de overheidsopdrachten (zie hoger) is het dan ook belangrijk om de punten waarover nog geen consensus is te formaliseren voor de oplevering, maar we werken zoals gezegd samen verder aan duurzame oplossingen.

13. Hoe zult u de handelaars die schade leden vergoeden?

De schadeclaims van de handelaars zullen contractueel via BHC dienen te verlopen, gezien de overeenkomsten met de handelaars werden afgesloten door BHC.

14. Wat is de totale kostprijs van de aankoop, de levering, de plaatsing en de aankleding van deze containers?

Totaalprijs containers (aankoop containers en aankleding) 603.034 € (excl. BTW) af te schrijven over 6 jaar – 100.505,66 € per jaar (excl. BTW), plaatsing 42.252 € (excl. BTW). De aankoopprijs zal worden gerecupereerd door middel van de jaarlijkse verhuur aan de organisator van de kerstmarkt, zijnde BHC.

15. Welke precieze materialen werden gebruikt bij de bouw van deze containers?

De voornaamste materialen zijn gegalvaniseerd metaal (container), geïmpregneerd hout (binnenbekleding, frontbar) en forex (plafond). Voor het plafond is in onderling overleg een andere keuze gemaakt dan wat het lastenboek voorshrijft wegens leveringsproblemen. Dit is dus een forex plaat geworden.

16. Waar zullen deze containers straks worden gestockeerd zodanig dat die niet nog meer schade oplopen?

In de Vaartdijkstraat 17 B, zoals goedgekeurd in college van 4 oktober jl.