

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

24ste jaargang

nr. 9 – 26 maart 2019

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 930: Raadslid Stefaan Sintobin (12/02/2019)

Restauratiewerken en onderhoud godshuisjes in Brugge

Tijdens de vorige legislatuur werd de lamentabele situatie in een aantal godshuisjes aangeklaagd door mijn voormalige collega Arnold Bruynooghe. Sommige godshuizen waren nagenoeg onbewoonbaar en aan het verloederen. In de kapel aan de godshuizen werd in de kapel heel wat rommel aangetroffen. In andere godshuizen werd dan weer schimmel aangetroffen wat tot gezondheidsproblemen leidde bij sommige bewoners.

De toenmalige voorzitter Dirk De Fauw bevestigde de situatie en zegde toe om op termijn de problemen aan te pakken.

Vragen:

1. Wat is er reeds gerealiseerd om de problemen aan te pakken?
2. Welke concrete maatregelen werden genomen?
3. Welk budget werd hiervoor uitgetrokken?
4. Werde een inventaris opgemaakt van de problemen in alle godshuizen?
5. Zijn er nog knelpunten? Zo ja, de welke? Hoe en wanneer worden die aangepakt?

Antwoord 930:

Restauratie en onderhoud godshuisjes

Wat is er reeds gerealiseerd om de problemen aan te pakken?

Voor de godshuizen met grote bouwfysische problemen werd een ontwerper en projectverantwoordelijke aangesteld en werd een restauratiedossier opgemaakt. Voor de beschermde monumenten werd een studiebureau aangesteld voor het opmaken van de beheersplannen zoals voorzien in het erfgoeddecreet. Er werd een aanvraagdossier opgemaakt voor het verkrijgen van een premie via de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen. Personeelsproblemen bij de VMSW hebben voor vertragingen gezorgd. Met de VMSW werden afspraken gemaakt om deze vertragingen niet verder te laten oplopen.

Welke concrete maatregelen werden genomen?

Zie ook hierboven. Voor een aantal nieuwe projecten werden architecten aangesteld waarvoor ofwel de contractbesprekingen lopende zijn of die ondertussen gestart zijn met de opmaak van een restauratie- en/of renovatiedossier.

Welk budget werd hiervoor uitgetrokken?

- ✓ Driekroezenstraat 2-8: € 850.000
- ✓ Katelijnestraat 81/83: € 575.000
- ✓ Boeveriestraat 8-19: € 800.000
- ✓ Nieuwe Gentweg 8-32: € 1.995.000
- ✓ Zakske: € 600.000
- ✓ Ezelstraat 87-95: € 890.000 (2020)
- ✓ Raamstraat 12: € 380.000 (2020)
- ✓ Groene Rei: € 600.000 (2020)
- ✓ Heiststraat 186-200: € 1.481.124,50 (grootste deel in 2020)

Vanaf 2019 werd ook jaarlijks een budget van 1 miljoen euro voorzien voor energetische ingrepen in woningen waar geen totaalrenovatie traject noodzakelijk is om, in kader van de opgelegde en na te streven milieudoelstellingen, energiebesparingen en noodzakelijke CO2 reductie de woningen maximaal aan te passen. Deze werken zullen worden gespreid over een periode van 10-15 jaar.

Werd er een inventaris opgemaakt van problemen in godshuizen?

Bij elk einde van een verhuur wordt een gedetailleerde plaatsbeschrijving van de woning opgemaakt door een bouwdeskundige van de technische dienst. Hierbij wordt naast inventarisatie en evaluatie van de huurschade ook een bouwkundige (constructief en bouwfysisch) evaluatie gemaakt. Bij kleinere werken wordt meteen een werkopdracht gelanceerd (atelier, aannemer of onderhoudsfirmas), bij iets grotere problemen (vochtproblemen,...) wordt een projectmanager aangesteld die een dossier opstart (prijsvraag + opvolging uitvoering) zodat de woning zo snel mogelijk weer kan herverhuurd worden. Eventuele opmerkingen worden op periodiek overleg gesignaleerd. Bij de jaarlijkse budgetopmaak wordt bij elk beluik, elke woning geëvalueerd of er een renovatie traject dient te worden opgestart. Dit kan gaan over beperkte werken die kunnen uitgevoerd worden in bewoonde toestand (vernieuwen van ketels, schrijnwerk, dak- en zinkwerken, buitenschilderwerken,...) of totaalrenovatie. De noodzakelijke werken worden dan geraamd en opgenomen in budget.

Voor het technisch onderhoud van de technische installaties in de woningen werd na een prijsvraag via open aanbesteding een raamcontract afgesloten met de firma Six uit Izegem. In dit contract is zowel curatief als preventief onderhoud voorzien. Via het verplicht jaarlijks onderhoud wordt ook een evaluatie van de aanwezige installaties gemaakt waarbij ook aanbevelingen worden geformuleerd voor eventuele toekomstige noodzakelijke investeringen.

Zijn er nog knelpunten? Zo ja, de welke? Hoe en wanneer worden die aangepakt?

Er wordt waar mogelijk ook een premie aangevraagd via de VMSW. De voorschriften en richtlijnen zoals opgemaakt door de VMSW zijn echter van die aard dat deze zelden toepasbaar of haalbaar zijn bij renovatie van erfgoed. Het opmaken van een ontwerp conform de eisen en verwachtingen van de VMSW vergt aldus per project intensief overleg met alle betrokken partijen (erfgoed, stadsdiensten en VMSW) om te komen tot een voor allen aanvaardbaar project. Deze ontwerptrajecten verlopen meestal langzaam en vergen aldus heel wat meer tijd dan normale renovatie trajecten. Interne personeelsproblemen bij de VMSW hebben bovendien voor extra vertraging gezorgd. Hiervoor werd na bilateraal overleg met de VMSW gezocht naar een oplossing. De VMSW heeft zich geëngageerd om de opgelopen vertragingen niet verder te laten oplopen. Bovendien zullen dossiers voortaan op een vlottere manier kunnen worden goedgekeurd waardoor het totale renovatie traject een stuk sneller zou kunnen verlopen.

Vraag 931: Raadslid Stefaan Sintobin (12/02/2019)

Graag kreeg ik een gedetailleerd overzicht van alle extra vergoedingen die mogelijks zijn toegekend aan Burgemeester, Schepenen, OCMW voorzitter en ambtenaren.

Ik heb het hier dan specifiek over kosten die vergoed worden voor:

- gsm verbruik
- verplaatsingsvergoedingen
- representatiekosten
- andere...

Antwoord 931:

Extra vergoedingen burgemeester, schepenen, OCMW-voorzitter en ambtenaren

Wij kunnen de door u gestelde vraag opsplitsen in 2 luiken enerzijds hetgeen frequent terugkeert en wordt uitbetaald samen met het maandelijks loon en anderzijds de kilometervergoeding die zich sporadisch voordoet.

1. frequente vergoedingen.

Deze frequente vergoedingen kunnen gecatalogeerd worden onder enerzijds BYOD (bring your own device) en anderzijds de kilometervergoedingen.

1.1 Kilometervergoeding

Voor de huidige legislatuur heeft het college in zitting van 28/01 het volgende beslist:

- Aan de burgemeester wordt een forfait voor 12.000 kilometer op jaarbasis toegekend tot een stadswagen ter beschikking is. Deze wordt verwacht ca. maart 2019.
- Aan de schepenen wordt een forfait voor 8.000 kilometer op jaarbasis toegekend, rekening houdend met de samenstelling van het college en beperkt tot de duur van hun ambt.
- De voorzitter van het bijzonder comité voor de sociale dienst ontvangt hetzelfde forfait als de schepenen (8000 km/jaar), uitbetaald aan het 'vigerend tarief' per kilometer. Hij ontvangt ook een maandelijks representatievergoeding van € 418,77.

Aan volgende aangeduide ambtenaren, cfr. Artikel 217 paragraaf 3 van de rechtspositieregeling, wordt een forfait toegekend (dit zijn "reizende ambtenaren"):

- algemeen directeur: 8.000 kilometer op jaarbasis
- adjunct-algemeen directeur: 8.000 kilometer op jaarbasis
- financieel directeur: 8.000 kilometer op jaarbasis
- toerismemanager: 11.000 kilometer op jaarbasis
- kabinetschef burgemeester: 3.000 kilometer op jaarbasis.

Zij ontvangen maandelijks 1/12 samen met hun loon via de loonmotor.

Dit is steeds aan 'vigerend tarief', meer bepaald het jaarlijks op 1 juli wijzigend bedrag voor dienstverplaatsingen. Als bijlage vindt u de laatst gekende tarieven.

1.2 BYOD

Het stadsbestuur vergoedt medewerkers voor het gebruik van hun eigen gsm of smartphone in functie van het werk. Dit principe wordt "bring your own device", of kortweg BYOD, genoemd.

In januari 2019 ontvingen 160 stadsambtenaren een BYOD-vergoeding,
154 mensen ter waarde van 10 euro/maand voor voice+data
6 mensen ter waarde van 3 euro/maand (enkel data)

Zij ontvangen dit bedrag maandelijks samen met hun loon via de loonmotor.

Een aantal mensen stapte voorlopig nog niet in, dus dit aantal kan nog toenemen.

2. Sporadische vergoedingen

Deze vergoedingen doen zich sporadisch voor en hebben geen maandelijks terugkerende karakter. De vergoeding wordt uitbetaald op het moment dat de werknemer zijn/haar wagen gebruikt om zich te verplaatsen voor vergadering, opleiding,...

De vergoeding wordt apart uitbetaald en niet samen met het loon.

Ook hier zijn de vigerende tarieven van toepassing.

In 2018 waren er 217 werknemers van het stadsbestuur die sporadische vergoedingen ontvingen.

Momenteel ontvangen 32 personeelsleden van het OCMW of 1 van de welzijnsverenigingen forfaitaire onkostenvergoedingen. Het aantal kilometer dat gedekt wordt door het forfait voor dienstverplaatsingen varieert van 1440 tot 8160 kilometer per jaar aan het 'vigerend tarief' per kilometer. Zij ontvangen ook een forfait voor thuiswerken (variërend van € 79,81 tot € 159,61/maand) en een representatievergoeding (variërend van € 25 tot € 200/maand). 8 van deze 32 personeelsleden ontvangen ten slotte ook een forfaitaire vergoeding (€ 80/maand) voor kosten die ze maken bij het gebruik van hun eigen wagen (parking, carwash en garage).

Verder waren er in 2018 ongeveer 650 personeelsleden van het OCMW of 1 van de welzijnsverenigingen die sporadisch vergoedingen ontvingen voor dienstverplaatsingen met hun eigen vervoersmiddel, zij ontvingen voor deze verplaatsingen ook het 'vigerend tarief' per kilometer.

Bijlage:

Prikje 2620 - Kilometervergoeding

17juli 2018

*De kilometervergoeding voor dienstverplaatsingen met de eigen wagen is gewijzigd: het bedrag is aangepast naar **0,3539 euro per km.***

*Bij carpooling kan de vergoeding voor de bestuurder verhoogd worden met **0,1770 euro per km.***

*Het maximale bedrag voor de maaltijdvergoeding bedraagt **12,69 euro.***

Deze bedragen zijn geldig van 1 juli 2018 tot en met 30 juni 2019.

Meer info over de voorwaarden en aanvraag van deze vergoedingen vind je hier.

Vraag 932: Raadslid Martine Bruggeman (22/02/2019)

Toestand Bisschopsdreef

De bescherming van de Bisschopsdreef in Sint-Kruis is definitief sinds 2017, het is een bescherming van zogenaamd groen erfgoed.

Nog geen twee jaar later ligt deze historische dreef er erg triestig bij: het residentiële karakter van de Bisschopsdreef laat erg te wensen over. Is dit de dreef die beschermd werd als groen erfgoed ? (zie foto's)

Alle gras tussen de bomenrijen is verdwenen en krijgt geen kans meer om terug te groeien. Er ontstaan verzakkingen en plassen.

De oorzaak hiervan is het parkeren. Alle bewoners hebben een oprit die breed en lang genoeg is om verschillende wagens toe te laten. Toch wordt tussen de bomenrijen wild geparkeerd. Zolang dit gebeurt kunnen de bermen zich niet herstellen.

Niet enkel het gras is er niet meer, er is ook een dieper liggend probleem: parkeren is ook voor de bomen desastreus. Bodemverdichting heeft een rechtstreeks effect op de doorwortelbaarheid. Dit maakt de bomen, die al in een stresssituatie staan, gevoeliger voor aantasting.

In het voorlopige beschermingsdossier wilde men vanuit Vlaanderen een expliciet parkeerverbod in de dreef opleggen.

Waarom werd vanuit de Stad gevraagd dit verbod op te heffen ? Het resultaat is nu te zien: een complete verloedering van deze eens zo mooie dreef.

Een parkeerverbod is volgens de bewoners de enige manier om de dreef in eer te herstellen. Zij rekenen op een blijvende oplossing voor hun mooie dreef.

Wij vragen u om dringend werk te maken van de bescherming van dit beschermd erfgoed, voor het te laat is !

Inventaris Onroerend Erfgoed:

"Deze dreef, aangelegd in 1762 vormt de toegangsweg tot het voormalig buitenverblijf (sinds 1720) van de bisschop als "een nieuwe dreef leedende van het kasteel van Royeg-hem tot omtrent de kercke van Sinte Cruys ende reghte vue hebbende op den Hallen tho-ren". De oprijlaan met driedubbele rijen eikenbomen sluit aan bij de formele 18de-eeuwse tuin van het kasteel cf. Rooigem nummers 1-3. De as van de dreef loopt rechtstreeks van het kasteel tot het Belfort en de toren van de nu verdwenen bisschopskerk Sint-Donaas. Vanaf de aanleg in 1762 wordt de dreef als publieke toegangsweg gebruikt. (...)Oorspronkelijk was de oprijlaan geschrant door driedubbele rijen bomen, die volgens stamborin-gen dateren van circa 1760, de buitenste rijen moesten wijken voor de verkaveling ingezet vanaf de jaren 1950."



Antwoord 932:

Bisschopsdreef

Op 5 april 2019 wordt een dossier voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen in verband met de structurele aanpak van de Bisschopsdreef. Wij bezorgen u de goedgekeurde collegenota.

Vraag 933: Raadslid Annick lambrecht (14/03/2019)

Fietsring FR30

We vernamen in de media dat het college een studieopdracht uitschreef om te onderzoeken of er een fietsring rond de stad kan aangelegd worden. De fietsring zou de naam FR30 moeten krijgen, analoog met de naam van de ring 'R30'.

De studie moet een antwoord bieden op de vraag waar de FR30 ruimtelijk moet komen en hoe de vele fietswegen in onze stad moeten verbonden worden en verbeterd moeten worden. In uw persbericht lezen we dat bescherming van de binnenstad en de Vesten daarin centraal staan, naast comfort, veiligheid en een vlotte doorstroming.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

1. Wat kost de studie in zijn geheel aan de stad en hoeveel subsidies krijgt de stad voor deze studie?
2. Welke locaties zullen worden onderzocht in deze studie voor de aanleg van de fietsring?
3. Wat wordt bedoeld met 'bescherming van de binnenstad en de Vesten'?
4. Heeft u reeds contact opgenomen met de Vlaamse overheid omtrent de wens voor de aanleg van een fietsring rond Brugge, wetende dat veel wegen onder de bevoegdheid vallen van het Vlaamse Gewest?
5. Hoeveel budget wil de stad investeren om op basis van deze studie een fietsring aan te leggen?
6. Is het de bedoeling dat er nieuwe brede fietspaden worden aangelegd overal waar er nu veel te smalle fietspaden zijn rond onze ring?
7. Hoe staat het stadsbestuur tegenover gekleurde rode goed gemarkeerde fietspaden rond de ring zoals in Kopenhagen de norm is?
8. Wordt ook het kruispunt van de Katelijnepoort met de Baron Ruzettelaan prioritair aangepakt ten voordele van de verkeersveiligheid voor fietsers?

Antwoord 933:

Fietsring FR30

1. *Wat kost de studie in zijn geheel aan de stad en hoeveel subsidies krijgt de stad voor deze studie?*

De studie werd geraamd op 120.000 euro (incl. BTW), de subsidie i.k.v. het Europese project Handshake zal dit 100% dekken.

2. *Welke locaties zullen worden onderzocht in deze studie voor de aanleg van de fietsring?*

In het bestek werd een ruime zoekperimeter rond het Brugse stadscentrum (incl. Vesten aan de binnenzijde) geselecteerd. Het is de opdracht van het studie bureau om het exacte tracé te bepalen in overleg met ons stadsbestuur en partners als de provincie, AWW, MOW, e.a.

3. *Wat wordt bedoeld met 'bescherming van de binnenstad en de Vesten'?*

Daar de studie ook focust op de historische binnenstad werd het wenselijk bevonden om vanuit een multidisciplinaire benadering de FR30 te definiëren. Dit betekent dat het studie bureau een concept van de fietsring dient uit te werken waarbij rekening wordt gehouden met o.m. de diverse beschermingsbesluiten die rusten op de binnenstad. Illustratief kan gewezen worden op de Unesco-erkenning, de bescherming als beschermd stadsgezicht van diverse delen van de Vesten, de bescherming als monument van de Poorten, e.d.m. De dienst Mobiliteit werkt voor deze studie dan ook nauw samen met de dienst ruimtelijke ordening.

4. *Heeft u reeds contact opgenomen met de Vlaamse overheid omtrent de wens voor de aanleg van een fietsring rond Brugge, wetende dat veel wegen onder de bevoegdheid vallen van het Vlaamse Gewest?*

De invulling van het project Handshake werd uiteraard reeds teruggekoppeld met de partners AWW en MOW. In het kader van de vraag vanuit het Berek 3 voor een duiding over de Fietssnelwegen in Brugge heeft onze dienst Mobiliteit een olijsting gemaakt van alle uitdagingen en deze lijst met een oproep aan Vlaams Minister Weyts voor erkenning van de Brugge fietsring als FR30 zal voorgelegd worden aan het college. Op het Berek 3 zal u hierover meer duiding ontvangen.

5. Hoeveel budget wil de stad investeren om op basis van deze studie een fietsring aan te leggen?

Het opzet van de studie-opdracht is om hier een eerste zicht op te krijgen. Graag merken we op dat een fietsring zal bestaan uit diverse segmenten waar soms reeds afdoende infrastructuur aanwezig is, waar soms een quick win mogelijk is (in het bestek wordt zo gewezen op het instrument "fietsstraat") of waar soms zware investeringen nodig zijn (in het bestek wordt zo het studiebureau attent gemaakt op de oude studie voor de realisatie van een fietspad langsheen de site Genencor en dit "over" de Ringvaart, mocht dit weerhouden worden zal hier uiteraard een groot budget tegenover dienen te staan).

6. Is het de bedoeling dat er nieuwe brede fietspaden worden aangelegd overal waar er nu veel te smalle fietspaden zijn rond onze ring?

Het studiebureau zal het concept van de fietsring dienen te definiëren. Als er sprake is van een traject (ten dele) langs de ring zal dit wellicht vertaald worden in aanbevelingen om de fietspaden te verbeteren. Als er sprake is van een traject (ten dele) langs de Vesten zal dit wellicht vertaald worden in aanbevelingen rond het type verharding om de natuur- en erfgoedwaardes te respecteren. Deze voorbeelden zijn illustratief voor de ontwerpogave die we in het bestek definieerden. Het spreekt voor zich dat we deze studie afwachten om hier nadere uitspraken over te doen.

7. Hoe staat het stadsbestuur tegenover gekleurde rode goed gemarkeerde fietspaden rond de ring zoals in Kopenhagen de norm is?

Het stadsbestuur is voorstander om de fietspaden conform het Vademecum Fietsvoorzieningen en de Wegcode uit te rusten.

8. Wordt ook het kruispunt van de Katelijnepoort met de Baron Ruzettelaan prioritair aangepakt ten voordele van de verkeersveiligheid voor fietsers?

Het kruispunt is een zwart punt, zowel voor onze lokale politie als voor het Agentschap Wegen en Verkeer. Door de opname op de zogenaamde Vlaamse dynamische lijst van zwarte punten, heeft de Vlaamse overheid in samenspraak met ons stadsbestuur en haar lokale politie een verkeersveiligheidsstudie opgemaakt die vertaald werd in een aangepast verkeerslichtenplan. Dit plan wordt thans gefinaliseerd en zal voorzien in een meer conflictvrije verkeerslichtenregeling voor fietsers (een volledig conflictvrije regeling werd niet weerhouden gelet op een te grote impact op de doorstroming). Uitvoering wordt nog in de eerste helft van 2019 verwacht. Gewestwegbeheerder AWV zal hierover nog ten gepaste tijde communiceren met de specifieke details.