

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**26ste jaargang
nr. 38 – 12 oktober 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 1638: Raadslid Stefaan Sintobin (15 september 2021)

Auto-inbraken

Blijkbaar zijn inbraken in auto's, vooral bovengronds, een stijgend fenomeen in Brugge.

Vragen:

- Klopt dit?
- Graag kreeg ik cijfers van het aantal (gekende) inbraken in auto's bovengronds de afgelopen 5 jaar. Zijn er ook cijfers ondergronds?
- Over welke wijze van inbreken spreken we vooral?
- Welke zijn de oorzaken, indien er sprake is van een stijging?
- Bestaat er de indruk dat niet alle inbraken worden gemeld?
- Welke gevolgen werden gegeven aan deze inbraken? Bestaan er cijfers over het aantal opgeloste zaken? Graag wat toelichting daarbij.
- Op welke wijze worden automobilisten gesensibiliseerd mbt inbraken in auto's?
- Zijn extra initiatieven hier aangewezen?

Antwoord 1638:

Auto-inbraken

Globaal bekeken stijgen de auto-inbraken in Brugge niet. In bijlage zitten een tabel en een grafiek met de officiële cijfers waarin de registraties van de federale politie inbegrepen zijn. Volgens deze bron waren er in 2020 een totaal van 255 feiten. Dit aantal is 9% lager dan het jaar ervoor en is in vergelijking met de afgelopen 10 jaar laag. Voor 2021 is de databank nog niet volledig. Er werden voorlopig 115 feiten geregistreerd waaronder 35 pogingen, wat (voorlopig) ook niet echt een stijging is. Af en toe zijn er wel wat "inbraakgolven". Eind vorig jaar en begin dit jaar was dit vooral in de regio noord (Zeebrugge).

Het grootste deel van de auto-inbraken gebeurt bovengronds. De ondergrondse, en hiervoor baseren we ons enkel op de data van de lokale politie, bedragen gemiddeld slechts 2% of maximaal 5% (in 2019) van de feiten op jaarbasis. Voor alle duidelijkheid, de feiten in de betaalparking aan het station werden meegenomen bij de 'ondergrondse' feiten.

De wijze van inbreken is merkwaardig genoeg niet altijd duidelijk. Ongeveer 43% van de feiten gebeuren met braak en dan overwegend door het inslaan van een ruit. Dit betekent wel dat bij de andere feiten en dus meer dan de helft van de feiten, de dader op ongekeerde wijze in het voertuig geraakt is. Het is geen zekerheid, maar mogelijk was het voertuig niet slotvast afgesloten.

Niet alle slachtoffers doen aangifte bij de politie. In de veiligheidsmonitor, een grootschalige enquête over veiligheid krijgen de respondenten de vraag of ze het afgelopen jaar slachtoffer werden van inbraak in een auto en of ze dit al dan niet aangegeven hebben aan de politie. In de meest recente bevraging van 2018 antwoordde 63% van de respondenten die slachtoffer werden van een auto-

inbraak positief op de laatste vraag. Wat wil zeggen dat ongeveer 1 op de 3 feiten niet gekend zijn bij de politie. Het nationale percentage voor aangifte van diefstal uit auto is 60,4%. Vooral geld wordt gestolen, in 2019 en 2020 bij 1 op de 5 feiten. In 2018 was er in Brugge een toename van diefstal van gereedschap (14%).

Het aandeel opgeloste zaken is terug te vinden in een tweede tabel in bijlage. In 2016 was het zgn. ophelderingspercentage het laagst: 4% of 11 van de 292 feiten. Geleidelijkaan is het ophelderingspercentage op jaarbasis gestegen tot 16% of 18 van de 115 feiten in 2021. Bij een opvallende stijging van het aantal feiten en wanneer er een mogelijkheid is om doelgericht te communiceren, dan wordt er sensibiliserend opgetreden. Aanvullend aan preventieve maatregelen worden potentiële daders afgeschrikt door de aanwezigheid van camera's, gemeenschapswachten en blauw op straat. Het lagere aandeel van diefstallen in de "ondergrondse" parkings zijn misschien een bewijs van de doeltreffendheid van camera's.

Enkele voorbeelden tonen de aanpak van de diefstallen uit voertuigen waarbij een samenspel tussen preventie en repressie nagestreefd wordt.

In grote lijnen zijn binnen de groep van diefstallen uit voertuigen 3 deelfenomenen te onderscheiden:

(1) Diefstallen uit voertuigen van werfmateriaal:

In 2020 nam Stad Brugge deel aan de preventiecampagne "Maak van je camionette geen etalage" van de provincie, UNIZO en de Bouwunie. De preventiewerker zette deze campagne lokaal in de kijker door het doelgericht verspreiden van campagnemateriaal bij verschillende vakhandels in Brugge. Ook in de vernieuwde brochure 'Veilig thuis en op straat' werden enkele tips opgenomen om diefstal uit wagens te voorkomen.

(2) Diefstallen uit voertuigen te Zeebrugge:

Deze problematiek komt in golven. De verdachten van deze feiten zijn niet gekend. Echter, gelet op het feit dat de beoogde buit vaak kleingeld of dergelijke betreft, bestaat het vermoeden dat 'transmigranten' verantwoordelijk zijn voor deze feiten. Er werd dit voorjaar een preventiecampagne gevoerd. In een bewonersbrief, verzonden naar de inwoners van Zeebrugge, Zwankendamme en Lissewege, werd gewezen op het verhoogd aantal vaststellingen in hun buurt en wat er preventief aan kan gedaan worden. De algemene boodschap is eenvoudig en eigenlijk voor iedereen gekend: het voertuig afsluiten en het vermijden van (zichtbare) buit. Daarnaast werden meerdere nachtelijke acties uitgevoerd door de politie (geüniformeerd en in burger), waarbij 's nachts werd gepoogd om verdachten te vatten.

(3) Diefstallen uit voertuigen te Brugge:

Wanneer er binnen onze zone een 'opstoot' van diefstallen uit voertuig wordt opgemerkt, wordt dit onmiddellijk gebundeld en onderzocht. Veelal levert dit onderzoek positief resultaat op (mede door telefonie- en ANPR-onderzoek).

- Op 19/09/2019 werd een onderzoek gevoerd naar een vereniging van misdadigers (bestaande uit vier personen) die zich op 17/09/2019 in ondergrondse betaalparkings in het centrum van Brugge schuldig heeft gemaakt aan dertien diefstallen uit voertuig (met braak). Het viertal werd gearresteerd en veroordeeld voor de correctionele rechtbank te Brugge.
- Op 23/09/2019 werd een verdachte op heterdaad betrapt en gearresteerd die ervan verdacht werd twee diefstallen uit voertuig te hebben gepleegd in het stadscentrum van Brugge.
- Tijdens de nacht van 25 op 26 november 2019 werd een geluidsinstallatie ontvreemd uit een geparkeerd voertuig te Sint-Andries. Na onderzoek konden we een verdachte identificeren die zich eveneens in Gent schuldig heeft gemaakt aan verschillende eigendomsdelicten.
- Op 27/08/2020 werd een verdachte op heterdaad betrapt en gearresteerd die ervan verdacht werd drie diefstallen uit voertuig te hebben gepleegd in Sint-Pieters.
- Op 15/07/2021 werd een arrestatie verricht van twee personen die ervan verdacht worden deel uit te maken van een vereniging van misdadigers die verantwoordelijk is voor een 36-tal diefstallen uit voertuig (waarvan een negental in Brugge) en zestien feiten van informaticafraude (contactloze betalingen met gestolen betaalkaarten).

Voetgangerszone op de Zeedijk tijdens de zomermaanden

In vele badsteden is er op de Zeedijk in de zomermaanden juli en augustus een voetgangerszone ingesteld. Dat houdt in dat voetgangers voorrang hebben op fietsers en dat er geen gemotoriseerd verkeer is toegelaten tussen bijvoorbeeld 10 en 5u.

Ook bij ons blijkt er vraag naar te zijn gezien er in de zomer vaak wielertoeristen of fietsers met een speedpedelec tussen de toeristen slalommen aan vaak hoge snelheden.

Mijn concrete vragen aan het stadsbestuur:

1. Is het stadsbestuur bereid de mogelijkheid tot instelling van een voetgangerszone in de zomermaanden te onderzoeken?
 - a. Zo ja, graag plan van aanpak.
 - b. Zo niet, graag argumentatie waarom dit niet overwogen wordt

Antwoord 1639:

Voetgangerszone op de Zeedijk tijdens de zomermaanden

In zitting van 18 april 2017 besliste het college van burgemeester en schepenen om van 1 juni tot en met 30 september een toegangsverbod in te voeren op de Zeedijk ter vervanging van de toen bestaande voetgangerszone. Tijdens de venstertijden (6u-11u en 19u-21u) kan iedereen door om te laden en te lossen. Buiten deze uren kunnen enkel de bestuurders die in het bezit zijn van een doorlaatbewijs doorrijden.

Het college heeft bepaald dat drie categorieën een doorlaatbewijs kunnen aanvragen:

- Houders van een Europese kaart voor personen met een handicap;
- Houders van een parkeerkaart voor zorgverstrekkers;
- Gebruikers van een garage/standplaats die door het toegangsverbod anders niet bereikbaar is.

De vraag die nu gesteld wordt, is eigenlijk al vervuld want er mag geen verkeer op de Zeedijk rijden die niet voldoet aan bovenstaande voorwaarden of venstertijden.

2° tot die zones hebben toegang, indien verkeerstekens het voorschrijven en volgens de beperkingen die daarop vermeld staan :

- a) de voertuigen die in die zones moeten laden of lossen;
- b) de taxi's, die binnen die zones een welbepaalde bestemming hebben om personen te laten in- en uitstappen;
- c) de fietsers.



F103



F105

22sexies.1. Tot voetgangerszones hebben alleen voetgangers toegang.

Evenwel :

1° hebben toegang tot die zones :

- a) [...] opgeheven (art. 8, KB 13-02-2007, BS 23-02-2007);
 - b) de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van deze zone en de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;
 - c) de prioritaire voertuigen als bedoeld in artikel 37, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt;
 - d) de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer;
 - e) de bestuurders van voertuigen waarvan de garage binnenin die zones is gelegen en slechts toegankelijk is via die zones;
 - f) in geval van absolute noodzaak, de voertuigen van handelsondernemingen die in die zones gevestigd zijn en slechts via die zones toegankelijk zijn, wanneer deze voertuigen bestemd zijn voor leveringen en indien die leveringen een hoofdactiviteit van deze ondernemingen uitmaken;
 - g) in geval van absolute noodzaak, de voertuigen die dienen voor een werk in die zones.
 - h) toeristische miniatuurtreinslepen, bespannen voertuigen, rijwieltaxi's;
 - i) de voertuigen die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van een medisch beroep of thuisverzorging.
- j) [...] opgeheven (art. 8, KB 13-02-2007, BS 23-02-2007).

In de gevallen bedoeld onder e) tot i) moeten de begunstigden aan de binnenkant van de voorruit van hun voertuig een vrije doorgangkaart aanbrengen die door de burgemeester of zijn gemachtigde is afgegeven; voor de bespannen voertuigen en de rijwieltaxi's moet de bestuurder in het bezit zijn van de vrije doorgangkaart.

We kiezen er dan ook voor om geen voetgangerszone in te richten, maar de huidige situatie te behouden.

Vraag 1640: Raadslid Janos Braem (25 september 2021)

Lokaal energie- en klimaatpact

De VVSG lanceert het lokaal energie- en klimaatpact. Dit kan door lokale overheden ondertekend worden. Een van de voorwaarden is dat het burgemeestersconvenant moet ondertekend zijn. Dit is voor Brugge het geval.

Indien dit pact getekend wordt voor 29 oktober kan de stad nog kans maken op financiële subsidies. Zou dit pact kunnen ondertekend worden via een voorstel in de gemeenteraad van eind oktober?

<https://www.vvsg.be/kennisitem/vvsg/lokaal-energie-en-klimaatpact>

Antwoord 1640:

Lokaal energie- en klimaatpact

Het stadsbestuur wenst het lokaal Energie- en Klimaatpact dat gelanceerd wordt door de Vlaamse overheid te ondertekenen. Een principiële akkoord daartoe is in het college van 4 oktober jl. goedgekeurd. Het dossier wordt op 25 oktober door het stadsbestuur ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad.

Conflictvrije kruispunten - opvolgingsvraag

Dank voor het uitvoerig antwoord op mijn vraag over conflictvrije kruispunten van 3 september jl. Waarop ik echter nog geen antwoord kreeg zijn de cijfers met betrekking tot de gemeentewegen.

1. Hoeveel kruispunten op gemeentewegen zijn reeds conflictvrij ingericht,?
2. Hoeveel zijn er gedeeltelijk conflictvrij?
3. Hoeveel zijn er niet conflictvrij?

Antwoord 1641:

Conflictvrije kruispunten - opvolgingsvraag

Vooreerst wensen we te onderstrepen dat de context op gemeentewegen in de regel substantieel verschilt van deze van gewestwegen. Zo stelt zich o.m. de problematiek van dode hoek veel minder tot niet op gemeentewegen die soms "slechts" in een woongebied gesitueerd zijn (zoals bv. de verkeersregelinstallatie 'VRI' Sint-Michielslaan x Sint-Arnolduslaan). Of hoe hier minder tot niet de noodzaak is om tot een volledig conflictvrije lichtenregeling te gaan, dit ook gelet op de impact naar budget / doorstroming / e.d.m. welke niet in proportie zou staan.

Om terug te komen op uw vragen :

- Heden zijn er nog geen van de 5 lokale met verkeerslichten uitgeruste kruispunten aangepast met een conflictvrije regeling

Ter info, het betreft volgende kruispunten :

- Doornhut x Brieversweg
- Vossensteert / Bossuytlaan x Sint-Kruisstraat / August Derrestraat
- Leopold I-laan x Karel De Stoutelaan
- Sint-Arnolduslaan x Sint-Michielslaan
- Leopold III-laan x Diksmuidse Heerweg

Merk volledigheidshalve op dat de VRI-installatie op kruispunten met gewest- en gemeentewegen onder beheer vallen van AWV.

- Twee VRIs worden gedeeltelijk conflictvrij ingericht (namelijk Doornhut x Brieversweg en Leopold I-laan x Karel De Stoutelaan) en een nieuwe VRI wordt volledig conflictvrij ingericht (Krakelweg x Sluisstraat) – we verwijzen voor meer toelichting hieromtrent naar ons antwoord op uw eerste vraag.