

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

21ste jaargang
nr. 23 – 13 september 2016

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 710: Raadslid Jasper Pillen (17/02/2016)

Betreffende de controles op parkeerretributies met 'scan'-wagen

Via de pers konden we vernemen dat het parkeerbedrijf dat toeziet op de parkeerretributies een proefproject start in Brugge om met 'scancars' sneller te kunnen controleren. De verantwoordelijke van het bedrijf hoopt zelfs dat de wetgeving aangepast wordt zodat die controles meteen rechtsgeldig zouden zijn en dat er dus niet langer op een controleur van het bedrijf beroep moet gedaan worden.

Ik heb de volgende vragen hierover:

- Wist de Stad Brugge van dit proefproject? Zo ja, werden er opmerkingen gemaakt omtrent het gebruik van de wagen?
- Heeft de Stad Brugge voor de lancering van het project een formele goedkeuring gegeven?
- Indien beide antwoorden negatief zijn, zal de Stad het bedrijf verzoeken of opleggen het testproject niet in Brugge te laten plaatsvinden?

Antwoord 710:

Controles op parkeerretributies met scan-wagen

Sinds 15 februari 2012 gebeurt de controle op het parkeren (blauwe zone en betalende parkeerplaatsen) niet langer door de politie, maar door een privéfirma: THV OPC/Seris. Deze overeenkomst had een looptijd van vijf jaar. Gezien de technologische ontwikkelingen op het gebied van parkeren en de controle erop, is er beslist om geen gebruik te maken van de mogelijkheid om het huidige contract te verlengen.

Gezien de geplande veranderingen aan het parkeerbeleid werd er een nieuwe overheidsopdracht uitgeschreven bestaande uit vier percelen waaronder de handhaving vanaf 16 februari 2017. In zitting van 1 augustus besliste het college van burgemeester en schepenen om het perceel van de handhaving te gunnen aan THV OPC/Seris. In het bestek, goedgekeurd door de gemeenteraad van 26 april 2016, was opgenomen dat de voorkeur van de stad uitging naar een digitale oplossing voor

de controle voor zover mogelijk. Uit de procedure kwam het voorstel van OPC/Seris zowel kwalitatief als financieel als beste naar voren.

We willen er op wijzen dat OPC/Seris volop inzet op mobiele scanning, maar dat dit niet automatisch betekent dat er een scanwagen gebruikt zal worden. Zowel de firma als de stad zijn van mening dat een scanwagen niet interessant is gezien het profiel van de Brugse binnenstad. Het is zo dat een mobiele scanunit (scooter, fiets, ...) zal controleren of de bestuurder parkeergeld betaald heeft of een andere vrijstelling heeft (bewonersvignet, parkeerkaart, ...). Indien dit niet het geval is, zal een sein gegeven worden aan de parkeerwachters om deze 'verdachte' extra te controleren. Als dan blijkt dat deze persoon inderdaad op een betalende parkeerplaats staat, niet betaald heeft en geen vrijstelling heeft, zal de parkeerwachter overgaan tot het uitschrijven van de retributie.

Het is dus zo dat de mobiele scanunit geen retributies gaat uitschrijven, maar een hulpmiddel is voor de parkeerwachters om gericht te controleren.

Vraag 711: Raadslid Jasper Pillen (3/06/2016)

Betreffende as Vlamingdam - St Jorisstraat - Vlamingstraat

In opvolging van mijn interpellatie over de in titel genoemde as, de volgende vragen:

- Kan ik de snelheidsmeting, zoals besproken in de raad, krijgen?
- Graag een overzicht van het aantal meldingen in de 3 straten op de as op het vlak van ongevallen en schadegevallen sinds 2012.

Antwoord 711:

Overzicht ongevallen en schadegevallen as Vlamingdam-Sint-Jorisstraat-Vlamingstraat

In de Vlamingdam werden in de periode 2014 tot heden 5 snelheidsmetingen uitgevoerd waarvan 4 repressieve snelheidscontroles en 1 objectieve gegevensverzameling.

Vooreerst werden in 2014 twee repressieve controles uitgevoerd die plaatsvonden tijdens respectievelijk de nacht en de middagspits.

De snelheidscontrole die werd uitgevoerd tijdens de middagspits gebeurde op 25 maart 2014. Er werden toen 112 motorvoertuigen geregistreerd waarvan 14,29% van de bestuurders een snelheidsovertreding volgens de gangbare norm beging (≥ 41 km/u).

De snelheidscontrole die werd uitgevoerd tijdens nacht gebeurde op 6 december 2014. Er werden toen 40 voertuigen geregistreerd waarvan 17,50% van de bestuurders een snelheidsovertreding volgens de gangbare norm beging.

In 2015 werd ook het anoniem telapparaat opgesteld in de periode van 12 oktober tot en met 20 oktober 2015 om objectieve snelheidsmetingen te bekomen. In deze periode werden 45617 snelheidswaarden geregistreerd waarvan 10,16% van de bestuurders een snelheidsovertreding volgens de gangbare norm beging (≥ 41 km/u).

Een verdere analyse van de resultaten toonde vervolgens aan dat 1,793% van het totaal aantal gepasseerde voertuigen een snelheid behaalde tussen de 50km/u en 64km/u en dat 0,001% (= zeer occasioneel) van het totaal aantal gepasseerde voertuigen een snelheid behaalde van 65 km/u of meer. Binnen de groep die de hoogste snelheden behaalde (≥ 65 km/u) kan worden vastgesteld dat 67,80% daarvan worden begaan tijdens de nachtelijke uren (tussen 22:00 en 06:00).

In 2016 werden wederom 2 repressieve snelheidscontroles uitgevoerd die plaatsvonden tijdens respectievelijk de ochtenduren (geen spitsuren) en de avondspits.

De snelheidscontrole die werd uitgevoerd tijdens de ochtenduren gebeurde op 27 februari 2016. Er werden toen 133 motorvoertuigen geregistreerd waarvan 4,51% van de bestuurders een snelheidsovertreding volgens de gangbare norm beging.

De snelheidscontrole die werd uitgevoerd tijdens de avondspits gebeurde op 1 maart 2016. Er werden toen 88 motorvoertuigen geregistreerd waarvan 2,27% van de bestuurders een snelheidsovertreding volgens de gangbare norm beging.

In de Sint-Jorisstraat werden in de periode 2014 tot heden 2 snelheidsmetingen uitgevoerd waarvan 1 preventieve maatregel en 1 repressieve snelheidscontrole.

Eenzijds werd in 2014 het preventief snelheidsindicatiebord opgesteld in de periode van 6 mei tot en met 17 mei 2014 om de bestuurders te sensibiliseren. In deze periode werden 18131 snelheidswaarden geregistreerd waarvan 1,23% van de bestuurders een snelheidsovertreding volgens de gangbare norm beging.

Anderzijds werd in 2015 een repressieve snelheidscontrole uitgevoerd die plaatsvond op 21 november 2015 tijdens de vroege ochtenduren (voor ochtendspits). Er werden toen 18 motorvoertuigen geregistreerd waarvan 27,78% van de bestuurders een snelheidsovertreding volgens de gangbare norm beging (≥ 41 km/u).

Ten slotte werd in de Vlamingstraat in de periode 2014 tot heden 1 repressieve snelheidscontrole uitgevoerd die plaatsvond op 27 februari 2016 tijdens de ochtendspits. Er werden toen 41 motorvoertuigen geregistreerd waarvan 21,95% van de bestuurders een snelheidsovertreding volgens de gangbare norm beging (≥ 41 km/u).

Als bijlage het overzicht op het aantal schadegevallen en ongevallen as Vlamingdam - Sint-Jorisstraat – Vlamingstraat, as Geldmuntstraat-Noordzandstraat-Smedenstraat, as Wollestraat-Eekhoutstraat-Garenmarkt-Gentpoortstraat, as Spiegelrei-Langerei-Wulpenstraat-Sasplein.

Op de grafiek is te zien dat er sinds 2014 meer ongevallen zijn langs de as Vlamingdam -Sint-Jorisstraat - Vlamingstraat dan langs de andere assen. De wegenwerken in de Geldmuntstraat die gestart zijn begin 2015 hebben ongetwijfeld een invloed gehad op de cijfers van 2015 en 2016. De verschillende assen zijn natuurlijk niet zomaar met elkaar te vergelijken. Er zijn enkele opvallende verschillen die het rijgedrag kunnen beïnvloeden en oorzaken zijn die ervoor zorgen dat er meer ongevallen gebeuren:

- 1 Langsheen de as Sint-Jorisstraat bevinden zich de parkeerplaatsen op de rijbaan, terwijl er zich langs de andere assen (Langerei, Eekhoutstraat, Smedenstraat) voornamelijk afgebakende parkeerplaatsen buiten de rijbaan bevinden wat de kans op aanrijdingen gevoelig vermindert.
- 2 De beleving langs de assen Gentpoortstraat en Smedenstraat is anders omdat dit winkelassen zijn waardoor de snelheid ook wordt getemperd.
- 3 De as via de Vlamingdam is en blijft de favoriete uitgaande as voor het uitgaanspubliek (zeker met de langdurige onderbreking van de as Noordzandstraat). De aard van de weggebruikers op elke as is ook een bepalende factor bij het aantal incidenten.
- 4 De rechtlijnigheid van de as Sint-Jorisstraat-Vlamingdam en het gebrek aan zijstraten is een verzwarende "faciliterende" factor voor de aldaar gevoerde snelheden. Het zicht op de verkeerslichten op het einde van de as brengt bestuurders in de verleiding om extra te versnellen om door de lichten te geraken.

Overzicht ongevallen en schadegevallen As Vlamingdam - Sint-Jorisstraat - Vlamingstraat

	2012	2013	2014	2015	2016 (juni)
onverantwoord rijgedrag			1		1
beschadiging	5	5	4	3	0
ongevallen met gewonden	4	7	10	8	7
ongevallen met stoffelijke schade	34	20	34	24	16
	43	32	49	35	24

De cijfers werden uit ISLP interventie gehaald.

Een selectie is gemaakt op alle door de politie geregistreerde ongevallen in de bewuste as. Aanvullend aan de verkeersongevallen werden schadegevallen aan voertuigen geselecteerd. Van deze schadegevallen is het niet altijd duidelijk of de schade een gevolg is van schade door een ander voertuig of louter uit vandalisme. In de as zijn er enkele registraties van het afschoppen van spiegels en krassen op het koetswerk.

Trend over de jaren 2012 - 2016

Andere schadegevallen

Ongevallen met gewonden

Ongevallen met stoffelijke schade

te weinig gegevens om trend weer te geven

toenemend

gelijklopend

Aanvulling van de gegevens met een vergelijking van andere uitgaande assen

As Vlamingdam - Sint-Jorisstraat - Vlamingstraat

	2012	2013	2014	2015	2016 (juni)
ongevallen met gewonden	4	7	10	8	7
ongevallen met stoffelijke schade	34	20	34	24	16
	38	27	44	32	23
<i>aantal/gemiddelde</i>	<i>1,3</i>	<i>1,0</i>	<i>1,6</i>	<i>1,3</i>	<i>1,7</i>

As Geldmuntstraat - Noordzandstraat - Smedenstraat

	2012	2013	2014	2015	2016 (juni)
ongevallen met gewonden	10	10	10	4	0
ongevallen met stoffelijke schade	38	23	27	21	13
<i>aantal/gemiddelde</i>	1,6	1,2	1,3	1,0	1,0

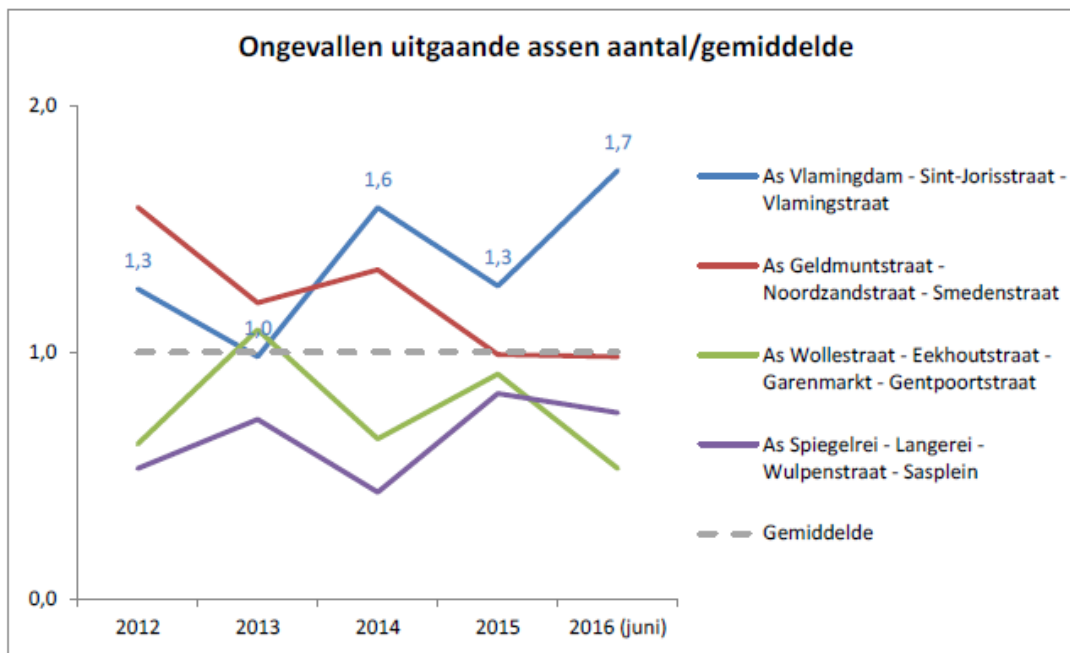
As Wollestraat - Eekhoutstraat - Garenmarkt - Gentpoortstraat

	2012	2013	2014	2015	2016 (juni)
ongevallen met gewonden	5	5	5	4	2
ongevallen met stoffelijke schade	14	25	13	19	5
<i>aantal/gemiddelde</i>	0,6	1,1	0,6	0,9	0,5

As Spiegelrei - Langerei - Wulpenstraat - Sasplein

	2012	2013	2014	2015	2016 (juni)
ongevallen met gewonden	1	6	4	6	3
ongevallen met stoffelijke schade	15	14	8	15	7
<i>aantal/gemiddelde</i>	0,5	0,7	0,4	0,8	0,8

Gemiddelde 30,25 27,5 27,75 25,25 13,25



Vraag 712: Raadslid Paul Jonckheere (10/08/2016)

Graag kreeg ik een overzicht van de Europese subsidies en netwerken die we voor Brugge kregen in de huidige legislatuur .

Antwoord 712:

Europese subsidies en netwerken

De Europese programma periodes werken legislatuur overschrijdend. Tijdens het jaar 2013 en 2014 werden de lopende projecten uitgevoerd en afgewerkt. In 2014 werden de nieuwe programma's voorbereid en eind 2014 werden de eerste operationele programma's en oproepen gepubliceerd. De belangrijkste wijziging is de versterkte focus die Europa in haar regionaal beleid aanbrengt. Elk structuurfonds moet bijdragen aan de gemeenschappelijke strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei (EU2020).

Voor de vorige programmaperiode kwamen in 2013-2015 de volgende middelen binnen dankzij Europese projecten:

- Leefbare Haven bis: €436.288,64
- STRO: €119614,90
- Muren en Tuinen: €248.532,63
- Soundscape: €5.000
- CURE: €99.935,37

Voor een totaal van 909.371,54 euro

De reeds goedgekeurde EU projecten voor de programma periode 2014-2020 zijn de volgende:

- See2Do!: €214.876,28
- Brugs Futurepreneur Netwerk (BFN): €200.000 EFRO + €150.000 Hermesfonds
- Fishstories: €15.327,62
- Food Smart Cities for Development: €149.079,95
- The Box: €4.000
- Grenzeloze Foodregio: €28.000

Voor een totaal van 761.283,85 euro

Alle EU projecten worden gepubliceerd op de website van de stad Brugge: <https://www.brugge.be/europese-subsidies>. Hier is ook een overzicht te vinden van de goedgekeurde project tijdens de programma periode 2008-2014.

Toetreding tot de volgende netwerken tijdens deze legislatuur:

- Rainbow City Network
- Milan Urban Food Policy Pact Network
- Covenant of Mayors

Vraag 713: Raadslid Sammy Roelant (11/08/2016)

Dolfinarium

Mijn vraag of Brugge commerciële of andere samenwerkingsverbanden heeft met het Dolfinarium werd niet beantwoord.

Antwoord 713:

Dolfinarium

Brugge heeft geen commerciële of andere samenwerkingsverbanden met het dolfinarium.

Vraag 714: Raadsleden Jasper Pillen en Jean-Marie De Plancke (27/08/2016)

Betreffende jeugdhuis Zwankendamme

Naar aanleiding van de heisa omtrent de afbraak van een kamp die enkele jongeren in Zwankendamme hebben gebouwd hebben enkele leden van de meerderheid hun steun uitgesproken voor de bouw van een jeugdhuis in de omgeving.

Wij hebben hierover de volgende vragen:

- Zal deze investering voorzien worden in de begroting 2017?
- Zal nieuw overleg met de vertegenwoordigers van de lokale jeugd georganiseerd worden?
- Er is enkele jaren terug overleg geweest met de jongeren over wat zij wensen qua accommodatie. Dit overleg is zonder resultaat afgesprongen. Wat waren toen de voornaamste redenen?

Antwoord 714:

Jeugdhuis Zwankendamme

Het stadsbestuur heeft mede met u kennis genomen van de vele verklaringen in de pers.

Enig overleg jaren geleden is ons niet bekend. We vinden daar ook geen enkel spoor van terug.

Ondertussen zijn er wel contacten met de jeugddienst om te kijken welke specifieke noden er zijn.

De impact op de begroting is dan ook nog voorbarig.

Vraag 715: Raadslid Jasper Pillen (27/08/2016)

Betreffende smartphones voor wijkpolitie

De Brugse wijkagenten krijgen voor gebruik tijdens hun diensturen een GSM. Dit is een conventioneel toestel die enkel een bel- of smsfunctie heeft. Dat zij geen smartphone hebben (die momenteel de prijs heeft gekregen van een 'gewone' gsm) is op zich vreemd: het is denkbaar dat zij een aantal toepassingen zouden kunnen gebruiken. Met een smartphone hebben ze meteen een camera om bepaalde zaken te fotograferen en de mogelijkheid de beelden meteen te bezorgen aan bv. de cluster openbaar domein. Ook zou men de verschillende groepen kunnen volgen die op de sociale media gevormd werden en waar bewoners nieuws en feiten delen per wijk of deelgemeente. Niet zelden is die info relevant voor wijkagenten.

Ik heb hierover de volgende vragen:

- Werd het gebruik van smartphones door wijkagenten al onderzocht? Zo ja, wat was de conclusie? Zo nee, waarom niet en zal dit gebeuren?

- Indien er geen bezwaren zijn, kan de aankoop van zo'n toestellen dan voorzien worden in de volgende politiebegroting?

Antwoord 715:

Smartphones wijkpolitie

De Lokale Politie Brugge zet sinds een aantal jaren sterk in zowel op innovatieve technologische tools voor haar medewerkers als op een verhoogde aanspreekbaarheid en bereikbaarheid van de wijkinspecteurs.

Gedurende de laatste twee jaar werden alle wijkinspecteurs in het bezit gesteld van een persoonlijke dienstgsm om de communicatie met hun buurtbewoners te optimaliseren. De keuze voor een traditionele gsm was inderdaad bewust en dit om twee redenen. In eerste instantie zijn traditionele gsm's duurzamer in gebruik en voldoen ze ruimschoots aan het vooropgestelde doel om de buurtbewoners telefonisch in contact te laten komen met hun wijkinspecteur.

De tweede reden is iets fundamenteler maar ook iets meer technisch. Het computernetwerk van de geïntegreerde politie, en dus ook van de Lokale Politie Brugge, vormt een afgescheiden netwerk met hoge veiligheidsnormen. Vanuit de Federale Politie worden aan het gebruik van allerhande mobiele devices die toegang hebben tot dit netwerk dan ook zeer strenge technische voorwaarden gekoppeld. Reguliere smartphones voldoen niet aan deze veiligheidsvereisten en kunnen dan ook geen toegang krijgen tot deze netwerkomgeving.

De korpsleiding is zich bewust van de terechte behoefte van de medewerkers in het algemeen, en van de wijkinspecteurs in het bijzonder, om te beschikken over meer hedendaagse middelen binnen de wijkwerking op de verschillende regio's. Reeds in 2014 werd binnen het korps het zogenaamde 'Mobile Office' opgestart, een informaticatoepassing die wel voldoet aan alle veiligheidsvereisten en die toelaat om mobiel te kunnen werken op specifieke toestellen op verplaatsing. In een eerste fase werden al de interventieploegen en een aantal andere operationele functies uitgerust met robuuste laptops waardoor zij op de baan toegang krijgen tot alle politionele maar ook niet-politionele informatie.

Binnen dit Mobile Office verhaal erkent men de specifieke situatie en noden van de wijkinspecteurs. Op korte termijn, najaar 2016, zullen alle wijkinspecteurs over tablets beschikken, voorzien van een toetsenbord. Deze toestellen voldoen aan alle hardware vereisten van de Federale Politie en zullen voorzien zijn van een camerafunctie. De Lokale Politie Brugge gaat dus eigenlijk nog een stap verder dan het voorzien van smartphones: met een tablet zullen de wijkinspecteurs immers als het ware permanent online zijn voor hun buurtbewoners en zal het schrijfwerk op het bureel aanzienlijk verminderen wat dan weer hun aanwezigheid op hun wijk zal verhogen.