

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang

nr. 6 – 18 februari 2020

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 1134: Raadslid Janos Braem (19/11/2019)

In Zeebrugge is er vaak zwerfvuil aanwezig. Onder andere ook in het concessiegebied van MBZ. Hoeveel kg (of ton) zwerfvuil wordt er jaarlijks geruimd in het concessiegebied?

Welke voorzieningen zijn er voor chauffeurs die de haven binnenrijden om hun zwerfvuil achter te laten en wiens verantwoordelijkheid is dit?

- Moet de chauffeur het afval zelf bijhouden?
- Is het bedrijf waaraan de chauffeur levert of waarbij de chauffeur ophaalt verantwoordelijk voor het aanvaarden van het afval van de chauffeur?
- Is MBZ verantwoordelijk voor het voorzien van afvalrecipiënten voor de chauffeurs?

Tenslotte nog een laatste vraag, op de parking voor vrachtwagenchauffeurs staat momenteel een afvalcontainer, met welke frequentie wordt deze geleegd?

Antwoord 1134:

Afval truckchauffeurs Zeebrugge

De Maatschappij van de Brugse Zeehaven staat zelf in voor het verwijderen van afval in hun concessiegebied.

Navraag bij MBZ leert:

- Op regelmatige tijdstippen gaan onderhoudsploegen in opdracht van MBZ rond in het havengebied om het vuil op te ruimen.

Er worden echter geen gegevens bijgehouden over de hoeveelheid vuil die hierbij geruimd wordt.

- Langs de Loodswezenstraat is er een zone die als gratis truckparking ingericht werd door het havenbestuur.

Hier staan grote afvalcontainers die door deze chauffeurs kunnen gebruikt worden voor het deponeren van hun afval.

Deze grote containers worden 2x per week geledigd.

- Iedere chauffeur is zelf verantwoordelijk voor zijn, niet lading-gebonden, afval. Indien het afval ontstaat bij het laden en lossen van zijn lading is dit een verantwoordelijkheid van het betrokken bedrijf om de nodige voorzieningen hiervoor te voorzien.

- In de achterhaven is er ook een vuilniscontainer op het einde van de Kiwiweg. Op andere locaties zijn er geen afvalcontainers voorzien.

Verder is het algemeen reglement artikel 2 van toepassing (goedgekeurd in gemeenteraadszitting van 25 november 2013):

Artikel 2

Het is verboden om het even welke afvalstof te sluijstorten. Onder sluijstorten wordt verstaan: het achterlaten, opslaan of storten van om het even welke afvalstof op openbare en private wegen, plaatsen en terreinen op een wijze die niet overeenstemt met dit reglement en andere wettelijke

bepalingen en/of het ter inzameling aanbieden van afvalstoffen in niet-reglementaire afvalrecipiënten of op niet-reglementaire tijdstippen.

Dus voor huishoudelijk afval geproduceerd door de truckers in hun truck (veelal verpakkingsafval) geldt hetzelfde als een andere weggebruiker, namelijk bijhouden tot thuis of tot je het kwijt kunt in daartoe bestemde opvang (openbare afvalmand, bij het bedrijf waar wordt geleverd of opgehaald). Dit is evenwel geen absolute verplichting voor dit bedrijf. MBZ stelt wel dat als het afval lading gerelateerd is en vrij komt bij het laden/lossen van de lading, het betrokken bedrijf dit wel moet aanvaarden.

Vraag 1135: Raadslid Janos Braem (31/12/2019)

Mobiliteit Sint-Andries

- Het fietspad in de Leopold III-laan is niet goed afgescheiden van de baan. We krijgen meldingen binnen dat mensen daar even stilstaan om te bellen. Kan dit fietspad niet beter aangeduid worden?
- Is het een idee om de fietsenstallingen in het station onder te verdelen in zones, aangeduid met letters. Door de uitbreidingen in de fietsenparking wordt het moeilijker om een fiets te vinden. Dit lijkt ons een kleine moeite, maar wel een extra comfort voor de reiziger.
- We krijgen vragen rond vrij snel rijden in de Olympialaan. Zijn er hier eerder al meldingen van gedaan? Zo ja, is er effectief een snelheidsprobleem en wat kan er aan gedaan worden?
- De laatste tijd kregen we meer en meer vragen rond te snel rijdende spedelecs. Zijn er al maatregelen die kunnen genomen worden om snelheidsovertredingen bij spedelecs vast te stellen en te beboeten?

Antwoord 1135:

Mobiliteit Sint-Andries

Vanuit de mobiliteitsdienst zijn we genegen om in te gaan op uw vraag tot extra signalisatie. Het is echter de bevoegdheid van de dienst Openbaar Domein om dit uit te voeren. We zullen de vraag overmaken aan deze dienst om dit verder uit te werken.

De fietsenstallingen van het station vallen onder de bevoegdheid van de NMBS. We hebben hen al een paar keer gevraagd om de stallingen duidelijker aan te duiden, maar zonder gevolg. Dit moet namelijk op een nationaal niveau bekeken worden. Dit voorjaar willen we starten met een fietsparkeersysteem in de ondergrondse fietsenparkings van 't Zand om het gebruiksgemak voor de fietsers te verhogen. Eén van de doelstellingen van dit proefproject heeft ook als bedoeling om aan de NMBS te tonen dat dergelijke systemen werken en nuttig zijn.

Vraag 3 en 4 vallen onder de bevoegdheid van de politie. Van zodra we hierop een antwoord ontvangen, brengen wij u op de hoogte.

Vraag 1136: Raadslid Olivier Strubbe (28/01/2020)

Cathemgoed Dudzele

De Dudzelenars, mezelf inbegrepen, hebben toch nog wat vragen omtrent het dossier Cathemgoed Dudzele.

Er is al heel wat over geschreven en verteld, waardoor praktisch niemand nog de ware toedracht kent omtrent dit dossier, daarom had ik graag een duidelijk antwoord ontvangen.

De werken zijn enkele maanden geleden gestart, dit konden Dudzelenars enkel alleen maar toejuichen. Toch stelden deze vast, dat er na enkele dagen werken, geen arbeidsbeweging meer te bespeuren valt op de site.

Wat zijn de volgende uitvoeringswerken, wanneer?

Waarom ligt alles terug stil?

Antwoord 1136:

Cathemgoed Dudzele

Vanuit de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) werd bevestigd dat er tijdelijk geen activiteit was op het terrein. Dit als gevolg van de hoeveelheid neerslag die de laatste tijd viel. Bij hevige regenval sijpelt het water namelijk moeilijk door de dikke poldergrond waardoor de machines maar moeilijk hun werk kunnen doen. Het moet minstens 2 à 3 weken voldoende droog zijn om grondwerken te kunnen starten.

Aan de vooropgestelde timing (einde werken in de loop van 2021) wijzigt niets. Het is wel mogelijk dat de werken tijdens de eerste fase iets langer duren, afhankelijk van hoe nat het dit voorjaar wordt.

Van zodra de weers- en bodemgesteldheid toelaten dat er weer grondwerken uitgevoerd worden, zullen deze weer starten.

Een deel van de beplantingswerken zal uitgevoerd worden dit voorjaar (februari-maart). Dit kan ook in omstandigheden waarbij grondwerken niet mogelijk zijn. Dit moet evenwel beperkt worden tot die beplantingen die niet interageren met de grondwerken.

De VLM zal dit nu ook zo op hun website vermelden en met de stad Brugge nemen we dit op in een volgende communicatie naar de bewoners toe zodat iedereen op de hoogte is.

Vraag 1137: Raadslid Olivier Strubbe (28/01/2020)

Station Pastoriestraat

Gezien de vele commotie omtrent het stadiondossier heb ik volgende bedenking.

Er is heel wat te doen met betrekking tot de mobiliteit in de omgeving van het mogelijke nieuwe stadion.

Is er al eens stil gestaan bij de gedachte om eventueel een treinstation/halte te bouwen ter hoogte van de Pastoriestraat/Hoge weg op de spoorlijn Brugge-Oostende.

Dit zou al behoorlijk wat supporters kunnen vervoeren en hen toch al aardig in de buurt van het station brengen.

Zou dit technisch mogelijk zijn? Zowel voor de spoorwegbeheerder als voor de omgeving?

Kan deze piste eens tegen het licht gehouden worden, met z'n pro's en contra's.

Het hoeft daarom geen vaste halte te worden, maar misschien gewoon op wedstrijddagen, met speciale ingelegde treinen.

Antwoord 1137:

Station Pastoriestraat

Het betreft een waardevolle suggestie. Het is analoog aan een poging die eerder ondernomen werd voor de site Blankenbergse Steenweg (stopplaats ter hoogte van B-Park), maar toen gaven NMBS en Infrabel al duidelijk te kennen dat dit allerminst eenvoudig is. Informele navraag leert al dat het ook voor de locatie Pastoriestraat/Hogeweg niet anders zal zijn. Enkele argumenten zijn:

1. spoorlijn 50A is een heel druk bezette spoorlijn, waar de voorbije jaren veel gedaan is om de commerciële snelheid te verhogen (lees: zo weinig mogelijk wissels of stopplaatsen);
2. beleidsmatig worden extra stopplaatsen of stations normaliter enkel overwogen voor lijnen waar continu (lees: bij voorkeur elke dag en 7 dagen op 7) veel volk/vraag naar aanbod is (bij voetbal: in grote lijnen 1x om de 14 dagen en dan nog wisselend qua dag, moment van de dag,.... Dit impliceert in de praktijk eigenlijk enorm veel 'maatwerk', wat eigenlijk niet in te passen is in de reguliere exploitatie/dienstregeling);
3. er moet rekening gehouden worden met de complexe reglementering om op vandaag nog een 'stopplaats' te realiseren (en hetzelfde is eigenlijk ook van toepassing voor het voorzien van 'extra'/'speciaal ingelegde' treinen);
4. er zijn hiervoor (logischerwijs) geen financiële middelen voorzien; desgevallend zou dit -mits er bereidheid is en/of mogelijkheden zijn gelet op (1), (2) en (3)- moeten meegenomen worden in de federale regeringsonderhandelingen en het investeringsprogramma van de bevoegd minister.

De suggestie is echter dermate waardevol om toch verder te onderzoeken dat het stadsbestuur ondertussen dd. 04/02/2020 een officieel schrijven heeft gericht aan de CEO van de NMBS met de

vraag om deze vraag technisch, operationeel en financieel verder constructief te onderzoeken (zie bijlage). U zal op de hoogte gebracht worden van een antwoord op deze brief.



Vraag 1138: Raadslid Karel Scherpereel (29/01/2020)

Iedere school op Brugs grondgebied kan – tot de subsidiepot van de stad Brugge het maximum bereikt heeft - gebruik maken van de tolkdienst van het Agentschap Inburgering en Integratie. Tot op heden weten we niet of Stad Brugge dat in 2020 nog financiert. Vandaar mijn vraag:

Komt Stad Brugge ook dit jaar (2020) tussen in de betaling van tolken van het Agentschap Inburgering en Integratie?

Is het niet zinvol voor de Stad zelf een tweetal tolken (Arabisch- Nederlands) op te leiden (b.v. uit de onderwijsambassadeurs) of de verantwoordelijkheid en integriteit te geven om die taak af en toe te vervullen?

Antwoord 1138:

Subsidies tolken

Toelage Sociaal Tolken

Voorgaande jaren werd het aanbod Sociaal Tolken van het Agentschap Integratie en Inburgering (AII) door Stad Brugge betoelaagd met €7000. Met de toelage werd ingezet op het aanbod Sociaal Tolken voor Brugse organisaties die een overeenkomst afsloten met het AII. De toelage werd opgesplitst in €6000 voor het aanbod tolken ter plaatse en €1000 voor het aanbod telefoontolken. In 2019 werd 224 maal gebruik gemaakt van het aanbod telefoontolken, 518 keer kwam een sociaal tolk ter plaatse of werd de opdracht laattijdig geannuleerd door de opdrachtgever en dus

aangerekend. De voorziene toelage van €7000 werd volledig besteed. Daarnaast werd door Brugse organisaties bijkomend nog €2139,36 betaald aan het AII.

Wijzigingen in het aanbod 2020

Vanaf 1 januari 2020 kiest het AII voor een nieuw financieringsmodel voor haar aanbod sociaal tolken en vertalen. Men streeft hierbij naar een duurzaam en uniform kader waarbij alle aanbieders van de dienstverlening hetzelfde tarifierings- en vergoedingskader hanteren. Met het nieuwe kader voert het AII het Integratie- en Inburgeringsdecreet van 7 juni 2013 uit. In dat decreet besliste het Vlaams Parlement dat de gebruikers (overheden) de kosten voor het sociaal tolken en vertalen moeten dragen, en niet het AII. De voorbije jaren droeg het AII een grotere financiële verantwoordelijkheid dan wat in het decreet vastgelegd staat.

De diverse beleidsdomeinen (welzijn, onderwijs, werk,...) kregen in mei 2019 inzage in deze vernieuwde werking van de diensten sociaal tolken en vertalen. Het zijn diezelfde beleidsdomeinen die het Integratie- en Inburgeringsdecreet in 2013 goedkeurden, waarin staat dat de gebruikers (heden) de kosten dragen voor de diensten. Ze werden uitvoerig geïnformeerd over de aanvragen voor een sociaal tolk vanuit hun eigen domein. Ze kregen ook analyses en berekeningen op basis van de voorbije twee jaren om een duidelijk beeld te geven over de financiële impact. Op dit moment is er geen verder nieuws van de beleidsdomeinen over hun mogelijke, financiële tegemoetkoming voor hun eigen voorzieningen.

Gezien de beleidsdomeinen tot op vandaag financieel niet tegemoet komen, wordt de volledige kostprijs vanaf 1 januari 2020 aan de gebruiker doorgerekend, m.n. €48 per uur (zonder verplaatsingskosten bij tolk ter plaatse). Dit zal nefaste financiële gevolgen hebben voor heel wat voorzieningen die beroep moeten doen op tolken i.k.v. hun dienstverlening.

Op 31 december 2019 werden alle bestaande contracten tussen gebruikers en het AII verbroken. Om gebruik te kunnen maken van het aanbod binnen de nieuwe regels dienen organisaties een nieuwe overeenkomst af te sluiten. Alle organisaties die reeds gebruik maakten van het aanbod, werden via het AII geïnformeerd betreffende de beslissing en de financiële implicaties.

Voorstel ondersteuning 2020

We stellen voor om het subsidiebedrag uit 2019, zijnde €7000, opnieuw te voorzien in 2020. We behouden de verdeelsleutel en reserveren €1000 voor het aanbod telefoontolken en €6000 voor het aanbod sociaal tolken ter plaatse. Met het wegvallen van de financiële ondersteuning van het AII houden we vast aan het aandeel in de tolkenvergoeding dat Stad Brugge de voorbije jaren voorzag: 20%. De resterende 80% komt met het hernieuwde financieringsmodel van het AII op de rekening van de gebruikers.

Brugse non-profitorganisaties die gebruik maken van het tolkaanbod worden op de hoogte gehouden van het voorziene budget. Stad Brugge ontvangt maandelijks een overzicht van interventies die werden uitgevoerd.

Evaluatie

Evaluatie van de afgelopen jaren leert ons dat er een hoge nood is aan beschikbare tolken die knelpunttalen spreken, waaronder Arabisch. Daarnaast komt met het hernieuwde financieringsmodel van het AII 80% van de tolkkost in 2020 bij de gebruiker (aanvrager) te liggen, wat geen financiële evidentie is voor heel wat organisaties. We vrezen dat beide factoren ertoe zullen leiden dat diensten minder vaak gebruik zullen maken van het aanbod sociaal tolken, wat nefast zou zijn voor het inzetten op een toegankelijke dienstverlening naar anderstaligen en het streven naar gelijke kansen voor anderstalige Bruggelingen.

We plannen in oktober 2020 een tussentijdse evaluatie van het aanbod Sociaal Tolken. Op basis van deze evaluatie verkennen we verder de mogelijkheden tot het oprichten van een lokaal, aanvullend (informeel) taalhulpennetwerk. We stellen hierbij onze timing af op het AII. Het AII is immers gestart met het exploreren van de piste 'taalhulpen'. Sinds eind 2019 loopt er een proefproject in Stad Kortrijk waarbij taalhulpen worden ingezet in aanvulling op formele tolken. Op 30 september 2020 worden de resultaten hiervan bekend gemaakt, dewelke we kunnen meenemen in de geplande evaluatie. Samen met de tussentijdse stand van zaken betreffende de betoelaging van het aanbod van het AII wordt dan bepaald of een verdere inzet op de piste van het oprichten van een lokaal taalhulpennetwerk wenselijk is. Taalhulpen zijn niet gecertificeerde tolken. Het is uitermate belangrijk dat ook aan hen een goede opleiding en ondersteuningskader kan aangeboden worden. Daarenboven moet nagedacht worden over hoe en door wie we de matching in praktijk zullen uitvoeren. Ten slotte zullen we nagaan of we hiervoor een intergemeentelijke samenwerking op poten kunnen zetten. De noden zijn er overal, krachten (en middelen) bundelen lijkt ons meer dan aangewezen.

Vraag 1139: Raadslid Annick Lambrecht (30/01/2020)

Stand van zaken fietsring FR30

Uit de jaarlijkse Traffic index van de Nederlandse fabrikant van navigatiesystemen Tom Tom blijkt dat de verkeersdruk in Brugge jaar na jaar gestaag toeneemt. De drukste routes in Brugge zijn de Bevrijdingslaan, de Generaal Lemanlaan, Buiten Gentpoortvest, Gentpoortstraat en de Smedenstraat. In de krant stelt de burgemeester aan te dringen op een oplossing voor de ringweg.

We zijn verheugd te lezen dat het stadsbestuur ondertussen niet bij de pakken blijft zitten en wil blijven inzetten op zoveel mogelijk mensen op de fiets krijgen.

Graag had ik een antwoord ontvangen op de volgende vragen:

1. Wat is stand van zaken van het plan voor een fietsring FR30 ?
2. Welke ingrepen zijn komende jaren voorzien om inwoners van Brugge vlotter van deelgemeenten naar en van binnenstad te krijgen?

Antwoord 1139:

Fietsring FR30

Vooreerst wensen we te reageren op de enigszins tendentieuze berichtgeving van TomTom die - om verkeersspecialist Kris Peeters te citeren - als een illustratie van het vooruitperspectief te bestempelen is. TomTom stelt immers 'vertraagd autoverkeer' gelijk aan 'druk autoverkeer' om vervolgens te veralgemenen tot "verkeer". Hierdoor wordt niet enkel het verkeer Brugge op eenzelfde leest geschoeid als in Brussel of Antwerpen of zelfs Manilla of Mumbai maar worden ook de andere verkeersmodi genegeerd. Het illustreert dat TomTom in de automotive-sector opereert en blind is voor de noodzakelijke modal shift welke u terecht bepleit in uw vraagstelling.

Wie immers verkeer verbreed benadert en ook het fiets- of busverkeer in gedachte neemt, stelt vast dat dankzij slimme investeringen de bereikbaarheid gegarandeerd is. Neem de Koning Albert I-laan waar in casu fietsverkeer, de passantenbrugjes en de spooronderdoorgang zorgden voor een non-stop fietsroute tussen Sint-Michiels en het Brugse centrum. Of waar een busbaan en buslicht op de Stationslaan ook een snelle openbaar vervoer-corridor realiseerde. Dit zonder (m.u.v. de werffase) een noemenswaardige impact op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Het is een voorbeeld van hoe slimme mobiliteitsinvesteringen een hoog maatschappelijk rendement hebben. In het Europese project Handshake wordt dit bestempeld als "bikenomics" verwijzend naar de unanieme wetenschappelijke bevindingen dat investeringen in fietsinfrastructuur socio-economisch renderen. Het is in die zin ook dat de Fietsring FR30-studie werd geïnitieerd, niet als een anti-automaatregel, wel als een bewuste keuze om het fietsen te stimuleren. Het idee van de fietsring is in concreto om een robuuste(re) fietsinfrastructuur en zelfs een nieuwe visie op het fietsnetwerk in de Brugge regio te ontwikkelen.

Sinds de start van het project Handshake zijn volgende stappen gezet :

- 11 februari 2019: principiële beslissing college van burgemeester en schepenen tot studie FR30
- 11 maart 2019: goedkeuring bestek door het college
- 13 mei 2019: toewijzing van de studie aan het internationale en multi-disciplinaire consortium West 8, Copenhagenize, Vectris die het concept "ceci n'est pas un ring" initieerde en de scope opentrok tot het fietsnetwerk en o.m. een analyse van het stadsmodel (15km) in het vooruitzicht stelde om de FR30 ruimtelijk - functioneel te kunnen definiëren
- 4 juni 2019: 1^e stuurgroep met uitwisseling van documenten - aanvang van de studie-opdracht
- 23 augustus 2020: kick off (uitgewerkt als immersive symposium met o.m. participatie stadsbestuur Amsterdam)
- Najaar 2019: analyse stadsmodel - identificatie segmenten - ...
- 16 december 2019 : introductie door de burgemeester en de schepenen van openbaar domein van het Handshake-project en de FR30-studie aan Vlaams minister van mobiliteit Peeters

- 13 – 14 januari 2020: immersive symposium met participatie van o.m. VeloMondial, stadsbestuur Amsterdam, oud-burgemeester Kopenhagen, e.a.
- 25 januari 2020: transitie arena, workshop met 40 burgers o.b.v. het internationale consortium

Het is de ambitie van het stadsbestuur om in het voorjaar 2020 een visienota op te kunnen leveren waarin ook een roadmap bevat is, die zowel quick wins vat als ook strategische projecten identificeert. Het zijn vooral de quick wins die op korte termijn een verschil zullen maken. Vaak wordt de koppeling gemaakt aan lopende studies. Eens de visienota goedgekeurd is, zullen we deze uiteraard bekendmaken. Naar aanleiding van uw vraag zullen we een kopie van de nota bezorgen aan alle leden van de gemeenteraad om zo een breed draagvlak te initiëren.

Los van de FR30-studie zijn er vanzelfsprekend nog andere acties om het fietsen – de fietsrelatie deelgemeentes – centrum te versterken. De aanpak van zwarte punten op de R30 met reeds in september 2019 de aangepaste conflictvrije groenfase-regeling voor fietsers op de N50 Baron Ruzettelaan x R30 is zo'n mooi voorbeeld.

Vraag 1140: Raadslid Raf Reuse (1/02/2020)

Studiereis China

In het najaar van 2019 heeft de korpschef van de Lokale Politie Brugge een studiereis naar China gemaakt. Samen met de provinciegouverneur, een aantal burgemeesters en andere korpschefs bezocht hij onder meer Huawei en een lokaal politiekorps. Het doel van de reis was om inspiratie op te doen over de inzet van technologie in veiligheidsvraagstukken, als ik het goed begrijp. De reis was allerminst onbesproken. De Chinese overheid, onder meer de politie, is een notoire mensenrechtenschender en gebruikt nieuwe technologieën om haar burgers te bespioneren. De Veiligheid van de Staat heeft een negatief advies gegeven en ook de politievakbonden waren kritisch voor de reis.

Ik heb de volgende vragen:

- 1) Hoeveel heeft de reis gekost?
- 2) Wat waren de beweegredenen om deel te nemen aan de reis?
- 3) Was men in kennis gesteld van het negatief advies van de Veiligheid van de Staat alvorens men vertrok? Zo ja, waarom werd hier dan geen rekening mee gehouden?
- 4) Is er bij de afweging om al dan niet deel te nemen aan de studiereis rekening gehouden met het feit dat de Chinese overheid haar burgers bespioneert (met behulp van technologie)?
- 5) Werden voorzorgen genomen tegen cyberaanvallen? Deze vraag is in de eerste plaats ingegeven door de berichtgeving over de handelsmissie naar China.
- 6) Hoe zag het programma van de reis er precies uit? Welke instanties en bedrijven werden bezocht?
- 7) Werden er geschenken aangeboden en aanvaard?
- 8) Welke conclusies werden getrokken? Welke zaken werden als interessant ervaren?
- 9) Zijn er reeds concrete maatregelen genomen op basis van ideeën opgedaan tijdens de reis?
- 10) Vindt men op dit moment deze reis nog steeds gerechtvaardigd, rekening houdend met de kritiek?
- 11) Overweegt men in de toekomst een 'mensenrechtentoets' te hanteren voor dienstreizen van de Groep Brugge?
- 12) Wat is de algemene visie van Politie Brugge op het gebruik van technologie? Vindt men dat er tekortkomingen zijn op dat vlak?

Antwoord 1140:

Studiereis China

1. De 9-daagse reis kostte 4325,81 euro. De korpschef liet evenwel de reisdagen als verlofdagen registreren zodat de netto-kost voor de politiezone uiteindelijk lager uitvalt.
2. De reis was een initiatief van de provinciegouverneur en sluit aan bij de twee- tot driejaarlijkse studiereizen van de korpschefs van de 19 politiezones in West-Vlaanderen. Er namen naast de provinciegouverneur zelf 12 korpschefs, 5 burgemeesters en

2 directieleden van de West-Vlaamse Politieschool aan deel. Eerdere reizen hadden Nederland, Frankrijk, Zweden en Polen als bestemming. De bezoeken zijn telkens gericht op de opleiding van politiemensen, de organisatie en uitrusting van politiediensten, de samenwerking met andere veiligheidsactoren en de internationale politiesamenwerking. De China-reis was bedoeld als een inleefreis om - met vanzelfsprekend kritische blik - kennis te maken met de Chinese samenleving, de technologische innovatie en toepassingen inzake veiligheid, mobiliteit en verkeershandhaving.

3. Een 4-tal dagen voor afreizen werd inderdaad het negatief advies van de Veiligheid van de Staat op een reisbriefing met veiligheidsadviezen medegedeeld. De argumentatie in het negatief advies was onvoldoende om de studiereis (zonder terugbetaling van de kosten) te annuleren.

4. Alle deelnemers waren en zijn diep doordrongen van de gemeenschapsgerichte politiezorg in een democratische samenleving. Zelf vaststellen hoe een andere samenleving anders is georganiseerd en hoe de overheid daarmee omgaat met haar burgers kan het geloof in een democratische politie enkel maar versterken.

5. Vanzelfsprekend werden vooraf veiligheidsconsignes gegeven, net zoals dit bij handelsmissies het geval is.

6. Het gedetailleerd reisverslag vindt u als bijlage.

7. Behalve een ingelijste groepsfoto en wat prullaria zijn er geen geschenken aangeboden.

8. De bevindingen bij de verschillende bezoeken zijn in het reisverslag opgenomen.

Het is goed om een aantal technologische ontwikkelingen, die we hier nog niet kennen, toegepast te zien, vooral inzake mobiliteit en het voorkomen van ernstige misdrijven zoals terreur. Sommige dingen omzetten in zeer concrete maatregelen is vanzelfsprekend niet mogelijk omdat het niet kan in onze wetgeving en beleving omtrent mensenrechten.

9. Of dergelijke contacten kunnen is een steeds weerkerende principiële vraag: moet elk politiek, cultureel, sociaal en economisch contact met staten waar de mensenrechten niet naar ons inzicht worden nageleefd worden gemeden? Moeten deze staten, ook ontwikkelingslanden, derhalve worden geïsoleerd of daarentegen op subtiele wijze door samenwerking en uitwisselingen met zichzelf worden geconfronteerd?

10. In deze reis is de mensenrechtentoets in elk geval gebeurd. Pro's en contra's werden langdurig uitgewisseld vooraleer tot de beslissing werd overgegaan.

11. Bij de recente bespreking van het zonaal veiligheidsplan 2020-2025, bij de diverse begrotingstoelichtingen en bij behandeling voor de gemeenteraad van dossiers inzake cameratoezicht blijkt overduidelijk dat de Brugse politie inderdaad inzet op doordacht gebruik van technologie in haar bedrijfsvoering maar dat ook doet binnen de wettelijke en deontologische voorwaarden in een democratisch rechtsbestel en zonder het tweede spoor met goed interpersoonlijk contact met de burger uit het oog te verliezen.



2048 Verslag
inleefreis China ikv i

Vraag 1141: Raadslid Geert Van Tieghem (3/02/2020)

Absenteïsmegraad anno 2019 van de stad en ocmw

Gelieve ons de **absenteïsmegraad anno 2019** te bezorgen, van **stadspersoneel** en **ocmw**, uitgesplitst tussen statutairen en contractuelen en per soort ongeschiktheid (ongeval/ziekte/arbeidsongeval) (in dagen en in % - cfr. uw antwoord van 22/5/2019 wat 2018 betraf)

Graag ook een detail/verduidelijking van de gehanteerde berekeningswijze + uitleg als u cijfers 'corrigeert'.

Graag ook het aantal **langdurig** arbeidsongeschikten (> 4 maanden) op datum van 31/12/2019 in de stad en het ocmw. (+ %)

Antwoord 1141:

Absenteïsmegraad – re-integratietrajecten OCMW

De cijfers werden naar analogie van vorige jaren opgemaakt, dus inclusief de welzijnsverenigingen. Mochten we die er nu uithalen dan zou dit in vergelijking met de vorige jaren een vertekening geven.

Contractuelen	% ziekteverzuim	Gecorrigeerd % ziekteverzuim	Kort (<= 7 dagen)	Middellang (8 tot 42 dagen)	Lang (>= 43 dagen)
Ziek	13,40%	6,40%	1,68%	1,83%	9,89%
Arbeidsongeval	0,61%	0,48%	0,04%	0,08%	0,49%
Totaal	14,01%	6,88%	1,72%	1,92%	10,38%
Statutairen	% ziekteverzuim	Gecorrigeerd % ziekteverzuim	Kort (<= 7 dagen)	Middellang (8 tot 42 dagen)	Lang (>= 43 dagen)
Ziek	8,29%	6,13%	0,86%	1,23%	6,22%
Arbeidsongeval	0,26%	0,26%	0,01%	0,05%	0,20%
Totaal	8,55%	6,39%	0,86%	1,28%	6,42%
Algemeen totaal	12,70%	7,41%	1,34%	1,80%	9,56%

De kolom "Gecorrigeerd % ziekteverzuim" is het ziekteverzuim zonder rekening te houden met personen die langer dan 300 kalenderdagen afwezig zijn.

Er waren op 31/12/2019 182 personeelsleden die langer dan 4 maanden afwezig waren, er waren op dat moment 2276 personeelsleden in dienst, dit komt dus neer op 8%.

Als bijlage het document rond re-integratie.

Aangezien er 2019 geen re-integratietrajecten werden opgestart voor OCMW Brugge, geven wij u hieronder de re-integratietrajecten opgestart voor Mintus.

Deze zijn ingedeeld per soort aanvraag, met vermelding aantal dossiers en aantal consultaties. Onderaan vindt u de betekenis van de soorten beslissingen (A, B, C, D, E).

- Re-integratietrajecten opgestart op vraag van de werknemer:
 - o 9 dossiers met 12 consultaties.
 - o 8 deze dossiers kregen beslissing D
 - o 1 deze dossier kreeg beslissing E

- Re-integratietrajecten opgestart op verzoek van de adviserend geneesheer mutualiteit:
 - o 5 dossiers met 7 consultaties
 - o 3 van deze dossiers kregen beslissing C
 - o 2 van deze dossiers kregen beslissing E

- Re-integratietrajecten opgestart op verzoek van de werkgever:
 - o 3 dossiers met 6 consultaties
 - o 1 van deze dossiers kregen beslissing D
 - o 2 van deze dossiers kregen beslissing E

Betekenis beslissingen:

- A) *De mogelijkheid bestaat dat de werknemer op termijn het overeengekomen werk kan hervatten, desgevallend mits aanpassing van de werkpost, en de werknemer is in staat om in tussentijd bij de werkgever een aangepast of ander werk uit te voeren, desgevallend mits aanpassing van de werkpost. Modaliteiten van het aangepast of ander werk, evenals de aanpassing van de werkpost : (aanpassing werkpost vermelden).*

- B) *De mogelijkheid bestaat dat de werknemer op termijn het overeengekomen werk kan hervatten, desgevallend mits aanpassing van de werkpost, maar de werknemer is niet in staat om in tussentijd bij de werkgever enig aangepast of ander werk uit te voeren.*

- C) *De werknemer is definitief ongeschikt om het overeengekomen werk te hervatten, maar is in staat om bij de werkgever een aangepast of ander werk uit te voeren, desgevallend mits aanpassing van de werkpost. Modaliteiten van het aangepast of ander werk, evenals van de aanpassing van de werkpost : (aanpassing werkpost vermelden).*

- D) *De werknemer is definitief ongeschikt om het overeengekomen werk te hervatten en is niet in staat om bij de werkgever enig aangepast of ander werk uit te voeren.*

- E) *Om medische redenen is het niet opportuun een re-integratietraject op te starten. Dit wordt herbekeken na 2 maanden.*

Vraag 1142: Raadslid Annick Lambrecht (10/02/2020)

Mogelijkheden streetart in Brugge

In de krant lezen we dat de mural van de Brugse kunstenaar Wietse Hindryckx in Oostende door de volgers van Street Art Antwerp werd verkozen tot 'beste Belgische street art' van 2019. De indrukwekkende mural aan het Ensorinstituut in Oostende van een haai in een fles – een verwijzing naar het plastic in de oceanen– viel duidelijk bij velen in de smaak. De Bruggeling hoopt dat dit het startschot kan zijn om streetart ook in Brugge toegankelijker te maken in het straatbeeld.

In 2017 zette het stadsbestuur in op street art in het straatbeeld: het project Legendz werd opgestart waarbij doorheen het jaar drie murals opdoken in de stad van de hand van 3 verschillende Brugse streetart-artisten. Ook dit project kon op veel positieve reacties rekenen. Ook in de deelgemeenten kreeg street art een plaats, denk maar aan het verloederde pompstation in Sint-Jozef.

In het beleidsprogramma engageert de stad zich in punt 370 om mogelijkheden te creëren voor kunst in de openbare ruimte (streetart).

Graag had ik het college de volgende vragen gesteld:

1. Werden de mogelijkheden om street art te introduceren in de Brugse straten reeds onderzocht? Welke mogelijkheden ziet het college de komende jaren?
2. Komt er een voortzetting van het project Legendz?

Antwoord 1142:

Street art in Brugge

In overleg en samenwerking met de jeugddienst, de cluster cultuur en de cluster omgeving bereiden we momenteel twee nieuwe projecten voor, om elk vanuit een verschillende invalshoek street art in Brugge een blijvende plaats te geven. We hopen dit de komende weken te kunnen afronden en in het college van burgemeester en schepenen de nodige beslissingen te nemen. Ondertussen loopt het project Legendz verder, een samenwerking tussen Jamie Persyn en Brugge Plus.