

Bulletin van Vragen en Antwoorden

Jaargang 32 – nummer

februari 2023

Vraag nr. 2022-104 van raadslid C. Ryheul van 8 december 2022.

Verbod en controle op thuislachten.

Sinds 2019 geldt in Vlaanderen een totaalverbod op onverdoofd slachten. Het uitvoeren van rituele slachten met verdoving op erkende, tijdelijke slachtplaatsen is onderworpen aan specifieke Vlaamse wetgeving. Steden en gemeenten kunnen zelf kiezen om thuislachten al dan niet te verbieden.

Het schepencollege van Brugge besliste op maandag 14 november 2022 om een verbod op thuislachten in te stellen. Enkel kippen of konijnen mogen thuis nog worden geslacht. Bij thuislachten is de kans op incorrect verdoven en slachten groter, wat onnodig dierenleed veroorzaakt. Door het verbod wordt het slachten van dieren op een gecontroleerde en georganiseerde manier gebeurt. Bovendien beschikken particulieren vaak niet over een ruimte die goed is uitgerust en afgeschermd. Het is ook moeilijker om de milieu- en hygiënevoorschriften rond dierlijk afval te respecteren bij een thuislaching.

Thuis slachten in Kortrijk is al een eindje verboden. En zo werden er eerder in onze stad effectieve boetes opgelegd voor het illegaal slachten van dieren in woningen van particulieren (<https://www.hln.be/kortrijk/boete-voor-thuislaching~a86c9949/>)

- Sinds wanneer is het thuis slachten van dieren in onze stad verboden?
- Waar kunnen Kortrijkzananen terecht voor het legaal slachten. Graag een overzicht van al dan niet tijdelijk (bvb. naar aanloop van het Offerfeest) erkende slachtplaatsen?
- Hoeveel aanvraagformulieren slachtbewijs heeft de stad sinds het invoeren van dit document ontvangen? (graag opsplitsen per jaar). Hoeveel verschillende indieners dienden een aanvraag in (graag opsplitsen per jaar). <https://www.kortrijk.be/formulieren/aanvraagformulier-slachtbewijs>
- Waarom wordt op de website van de stad kortrijk.be niet meer informatie over het verbod op thuislachten opgenomen?
- Hoeveel overtredingen zijn er sinds de invoering van dat verbod vastgesteld? Welke straffen werden per individueel geval opgelegd? Graag een chronologisch overzicht met per geval ook de effectieve straf.
- Wat is de gangbare straf voor het overtreden van het slachten aan huis in onze stad? Zo lees ik bvb. op de website van Galmaarden dat het overtreden van het slachten aan huis strafbaar wordt gesteld met een boete tot 2.000 euro.
- Hoeveel gevallen van sluikstorten met slachtafval zijn er sinds het invoeren van het verbod op thuislachten, bij de stad gekend (graag opsplitsen per jaar).
- Illegale thuislachers betrapten is niet makkelijk. Geeft de Stad Kortrijk de politie de opdracht om verscherpt te controleren en bij elke overtreding een pv op te stellen? Bvb. door locaties waar schapenboeren actief zijn, extra te controleren? Zo niet, waarom niet?
- Welke initiatieven neemt de stad in de aanloop naar het Islamitische Offerfeest maatregelen tegen thuislaching door te verwijzen naar een slachthuis of door correcte info door geven?
- Moedigde de stad bvb. de afgelopen jaren giften aan als alternatief voor slachten? Graag een overzicht van de inspanningen.

- Waarom is het verbod op thuis slachten niet opgenomen in de algemene politieverordening van onze stad?

Antwoord

- Sinds wanneer is het thuis slachten van dieren in onze stad verboden?

In 2006 werd het thuis slachten in Kortrijk verboden.

In 2019 werd er een algemeen (Vlaams) verbod op onverdoofd slachten ingevoerd.

- Waar kunnen Kortrijkzanen terecht voor het legaal slachten. Graag een overzicht van al dan niet tijdelijk (bvb. naar aanloop van het Offerfeest) erkende slachtplaatsen?

Bij de start van het verbod in 2006 werden Kortrijkzanen doorverwezen naar slachthuis Vanwijnsberghe in Desselgem. Jaarlijks publiceert Vlaanderen een lijst met (tijdelijk) erkende slachtplaatsen (<https://www.vlaanderen.be/offerfeest-praktische-organisatie>). Voor Kortrijkzanen is op vandaag de dichtstbijzijnde plaats: Slachthuis Leieland, Spoorwegstraat 61, 8530 Harelbeke.

- Hoeveel aanvraagformulieren slachtbewijs heeft de stad sinds het invoeren van dit document ontvangen? (graag opsplitsen per jaar). Hoeveel verschillende indieners dienden een aanvraag in (graag opsplitsen per jaar).

De aanvraag gebeurt via de stadswebsite: <https://www.kortrijk.be/formulieren/aanvraagformulier-slachtbewijs> Deze aanvragen komen binnen bij Burgerzaken. In 2020 waren er 10 aanvragen op 10 verschillende adressen, in 2021 en 2022 kwamen geen aanvragen binnen.

- Waarom wordt op de website van de stad kortrijk.be niet meer informatie over het verbod op thuis slachten opgenomen?

Alle info over het verbod op thuis slachten staat gebundeld op de website van het departement Omgeving/dierenwelzijn.

Via sensibiliseringscampagnes door de adviesgroep Dierenwelzijn kan dit thema worden gecommuniceerd.

- Hoeveel overtredingen zijn er sinds de invoering van dat verbod vastgesteld? Welke straffen werden per individueel geval opgelegd? Graag een chronologisch overzicht met per geval ook de effectieve straf.

Er werd 1 PV vastgesteld i.v.m. thuis slachten zonder vergunning in juli 2020. Er werd geen straf opgelegd. De interventieploeg kon nog op tijd tussenkomen.

- Wat is de gangbare straf voor het overtreden van het slachten aan huis in onze stad? Zo lees ik bvb. op de website van Galmaarden dat het overtreden van het slachten aan huis strafbaar wordt gesteld met een boete tot 2.000 euro.

Er wordt steeds een PV wordt opgesteld. Dit PV gaat vervolgens naar het parket en het parket oordeelt of er geseponeerd/vervolgd wordt.

- Hoeveel gevallen van sluikestorten met slachtafval zijn er sinds het invoeren van het verbod op thuis slachten, bij de stad gekend (graag opsplitsen per jaar).

2022: 1 geval

2021: 2 gevallen

2020: 9 gevallen

2019: 4 gevallen

2018: 7 gevallen

- Illegale thuisvlachters betrappen is niet makkelijk. Geeft de Stad Kortrijk de politie de opdracht om verscherpt te controleren en bij elke overtreding een pv op te stellen? Bvb. door locaties waar schapenboeren actief zijn, extra te controleren? Zo niet, waarom niet?

De politie voert op normale wijze controles uit en stelt bij elke overtreding PV op. Er zijn geen signalen dat het hier om een groot probleem gaat.

- Welke initiatieven neemt de stad in de aanloop naar het Islamitische Offerfeest maatregelen tegen thuisvlachting door te verwijzen naar een slachthuis of door correcte info doorgeven?

Het bestuur van de Kortrijkse moskee wordt op de hoogte gebracht van de slachthuizen waar geslacht moet worden. De richtlijnen van Vlaanderen zijn hierin vervat.

- Moedigde de stad bvb. de afgelopen jaren giften aan als alternatief voor slachten? Graag een overzicht van de inspanningen.

De stad ontvangt jaarlijks de Vlaamse omzendbrief met praktische richtlijnen betreffende het offerfeest en verspreidt de omzendbrief gericht.

Een samenvatting en een volledig overzicht van de richtlijnen (alook de mogelijkheid van giften, "zakat") worden telkens ook bezorgd aan de moskee. De moskee verspreidt dat op haar beurt in de gemeenschap.

- Waarom is het verbod op thuisvlachten niet opgenomen in de algemene politieverordening van onze stad?

Het verbod is opgenomen in de Vlaamse wetgeving.

Vraag nr. 2022-105 van raadslid C. Ryheul van 8 december 2022.

Trajectcontrole Rekkemestraat Marke.

Sinds 1 oktober 2021, is de trajectcontrole over een afstand van zo'n 1,3 kilometer, langs de kaarsrechte Rekkemestraat tussen Marke en Lauwe geactiveerd. Chauffeurs die er sneller dan 50 kilometer per uur rijden, riskeren vanaf die datum ook een boete.

Deze trajectcontrole is, na die in de Doornikserijksweg, de tweede in Groot-Kortrijk, die geactiveerd werd. De stad heeft het voornemen om tijdens deze legislatuur op de vier gevaarlijkste invalswegen naar Kortrijk een trajectcontrole te realiseren.

Uit mijn schriftelijke vraag van 3/2/2022 waren er nog tal van onduidelijkheden omtrent de uitrol van de volgende 2 trajectcontroles: nl. in de Sint-Katharinastraat in Heule en die op de N43 tussen Aalbeke en Marke in de Moeskroensesteenweg en de Torkonjestraat.

Mijn vragen:

- Wat is het totaal aantal inbreuken sinds de trajectcontrole operationeel is? Graag een opsplitsing in beide richtingen.
- Wat is de maximumsnelheid die sinds de activatie gemeten werd? Hoeveel pv's werden uitgeschreven voor zware snelheidsovertredingen waarvoor geen voorstel tot onmiddellijke inning werd uitgeschreven maar een dagvaardiging voor de politierechtbank?

- Hoeveel ongevallen zijn er sinds de activatie op deze invalsweg gebeurd? Graag uitsplitsen per soort ongeval. (fietsers/automobilisten, ongevallen/verkeersdoden, zwaar-, lichtgewond)
- Waren er sinds de opstart technische defecten en/of pannes van het systeem? Zo ja, hoeveel en voor hoe lang was de trajectcontrole (telkens) buiten dienst? Of was de controle gedurende een periode buiten dienst voor herijking?
- Trajectcontrole Heule, St.-Katharinastraat: Is er al meer duidelijkheid over de timing van deze trajectcontrole? Is er verder onderzocht waar exact deze controle er zou komen?
- Trajectcontrole N43 tussen Aalbeke en Marke in de Moeskroensesteenweg en de Torkonjestraat: wat is de stand van zaken omtrent de uitrol van deze trajectcontrole?

Antwoord

- Wat is het totaal aantal inbreuken sinds de trajectcontrole operationeel is? Graag een opsplitsing in beide richtingen.

Rekkemsestraat tussen 19 en 273 (richting Rekkem): 1774

Rekkemsestraat tussen 273 en 19 (richting Kortrijk): 1059

Totaal: 2833 inbreuken.

- Wat is de maximumsnelheid die sinds de activatie gemeten werd? Hoeveel pv's werden uitgeschreven voor zware snelheidsovertredingen waarvoor geen voorstel tot onmiddellijke inning werd uitgeschreven maar een dagvaardiging voor de politierechtbank?

Maximumsnelheid die sinds activatie gemeten werd:

De zwaarste inbreuk in 2022 was 108 km/uur (richting Rekkem) en 79 km/uur richting Kortrijk

Er werden 8 PV's uitgeschreven voor zware snelheidsovertredingen (31+ km/u in overtreding).

- Hoeveel ongevallen zijn er sinds de activatie op deze invalsweg gebeurd? Graag uitsplitsen per soort ongeval. (fietsers/automobilisten, ongevallen/verkeersdoden, zwaar-, lichtgewond)

Ongevallen tussen huisnummer 19 en 273 (10/2021-10/2022):

volgens ernst en betrokken weggebruikers

| AVOC-code-type | 2021 | 2022 | Total |
|--|----------|----------|-----------|
| <input type="checkbox"/> VKO met stoffelijke | 3 | 5 | 8 |
| 1 auto | 1 | 4 | 5 |
| 2 auto | 2 | 1 | 3 |
| <input type="checkbox"/> VKO met licht gewonde | | 3 | 3 |
| 1 auto+1 fiets | | 2 | 2 |
| 1 moto+1 fiets | | 1 | 1 |
| <input type="checkbox"/> VKO met zwaar gewonde | | 1 | 1 |
| 4 auto | | 1 | 1 |
| Total | 3 | 9 | 12 |

- Waren er sinds de opstart technische defecten en/of pannes van het systeem? Zo ja, hoeveel en voor hoe lang was de trajectcontrole (telkens) buiten dienst? Of was de controle gedurende een periode buiten dienst voor herijking?

De diensten hebben geen weet van technische defecten of pannes van het systeem.

- Trajectcontrole Heule, St.-Katharinastraat: Is er al meer duidelijkheid over de timing van deze trajectcontrole? Is er verder onderzocht waar exact deze controle er zou komen?

Het IT-team bereidt momenteel de plaatsing en timing van de installatie voor samen met de verschillende partners. Eind januari, begin februari zou het mogelijk moeten zijn om een timing te geven.

Deze trajectcontrole zal gebeuren tussen nr 39 en de Sentestraat.

- Trajectcontrole N43 tussen Aalbeke en Marke in de Moeskroensesteenweg en de Torkonjestraat: wat is de stand van zaken omtrent de uitrol van deze trajectcontrole?

De trajectcontrole is technisch klaar voor ingebruikname, maar door gebrek aan capaciteit voor de verwerking bij het GVC van de federale politie, nog niet opgestart.

Vraag nr. 2022-106 van raadslid C. Ryheul van 8 december 2022.

Boetes voor het inhalen van fietsers in fietsstraten (2).

Dit is een vervolgvraag op mijn eerder gestelde schriftelijke vraag: *2021_SV_00058 - Schriftelijke vraag van raadslid Carmen Ryheul: Boetes voor het inhalen van fietsers in fietsstraten op 26/8/2021*

Nieuw is dat anonieme agenten op de fiets werden ingezet om het inhaalverbod van fietsers in de fietsstraten te controleren. <https://www.hln.be/kortrijk/politie-controleert-of-inhaalverbod-nageleefd-wordt-in-fietsstraten-in-marke~aa3522b7/>

Even teisterden ook snelheidsduivels onze fietsstraten. In Heule had men het al over 'tuningstraten' in plaats van fietsstraten. <https://www.hln.be/kortrijk/snelheidsduivels-teisteren-fietsstraten-stad-belooft-ook-in-heule-politiecontroles~a543dabb/>

Graag had ik een update van deze cijfers gekregen tot eind 2022.

- Hoeveel gerichte controles zijn er sinds de invoering van de fietsstraten uitgevoerd? Graag globale cijfers vanaf de invoering van de officiële fietsstraten.
- Hoeveel anonieme controles zijn er sinds de invoering van de fietsstraten uitgevoerd? Graag globale cijfers vanaf de invoering van de officiële fietsstraten en indien mogelijk opgesplitst per zone (Groot-Kortrijk, Marke, Heule).
- Hoeveel automobilisten kregen tijdens een gerichte controle een bekeuring van 58 euro voor het inhalen van een fietser? Graag cijfers per fietszone: centrum, Heule & Marke.
- Hoeveel automobilisten werden tijdens een anonieme controle uit het verkeer gehaald en kregen een bekeuring van 58 euro voor het inhalen van een fietser? Graag cijfers per fietszone: centrum, Heule & Marke.
- Werden tijdens deze controles ook fietsers en automobilisten gecontroleerd op het gebruik van de gsm op de fiets of achter het stuur? Zo ja, hoeveel overtredingen van 116 euro werden er vastgesteld. Ook cijfers per controle, per zone sinds de invoering van de fiets
- Graag een stand van zaken omtrent een mogelijke fietszone in Heule-Watermolen. Is er ondertussen zicht op de timing? Wat is het uit onderzoek van de stad gebleken?

Antwoord

- Hoeveel gerichte controles zijn er sinds de invoering van de fietsstraten uitgevoerd? Graag globale cijfers vanaf de invoering van de officiële fietsstraten.

1611

- Hoeveel anonieme controles zijn er sinds de invoering van de fietsstraten uitgevoerd? Graag globale cijfers vanaf de invoering van de officiële fietsstraten en indien mogelijk opgesplitst per zone (Groot-Kortrijk, Marke, Heule).

Het toezicht op de fietsstraten wordt in reguliere (dagdagelijkse) werking uitgevoerd door leden van de verkeerspolitie zowel op een gestripte motorfiets alsook anonieme motorfiets of auto. Er zijn geen aparte of bijkomende controles.

- Hoeveel automobilisten kregen tijdens een gerichte controle een bekeuring van 58 euro voor het inhalen van een fietser? Graag cijfers per fietszone: centrum, Heule & Marke.

De inbreuken worden niet bijgehouden of dit een gerichte of anonieme controle betrof.

- Werden tijdens deze controles ook fietsers en automobilisten gecontroleerd op het gebruik van de gsm op de fiets of achter het stuur? Zo ja, hoeveel overtredingen van 116 euro werden er vastgesteld. Ook cijfers per controle, per zone sinds de invoering van de fiets

We beschikken enkel over cijfers inzake PV's 'GSM achter het stuur' in de fietsstraten vanaf 01/01/2019 t.e.m. 14/12/2019 in de fietsstraten (zoals ingetekend in september 2021).

- Fietszone Kortrijk: 240
- Fietszone Heule: 23
- Fietszone Marke: 10

- Graag een stand van zaken omtrent een mogelijke fietszone in Heule-Watermolen. Is er ondertussen zicht op de timing? Wat is het uit onderzoek van de stad gebleken?

Er zal deze legislatuur geen fietszone meer ingevoerd worden op Heule-Watermolen.

Uit het onderzoek van de stad is gebleken dat op de plaats van het bestaande woonerf reeds een hogere bescherming voor de zwakke weggebruiker aanwezig is dan in een fietsstraat, en dat het huidig wegdek in de Izegemsestraat tussen de Ieperseweg en de Heirweg bestaat uit kleine klinkers die het onmogelijk maken om de wettelijk vereiste signalisatie voor een fietszone aan te brengen. Als de straat in de toekomst heraangelegd zou worden, kan dit herbekeken worden.

Vraag nr. 2022-107 van raadslid C. Ryheul van 8 december 2022.

Inzet van lokfietsen om fietsendieven op heterdaad te betrappen, evaluatie.

Dit is een vervolgvraag op mijn eerder gestelde schriftelijke vraag: *2021_SV_00058 - Schriftelijke vraag van raadslid Carmen Ryheul: Boetes voor het inhalen van fietsers in fietsstraten op 26/8/2021*

Nieuw is dat anonieme agenten op de fiets werden ingezet om het inhaalverbod van fietsers in in de fietsstraten te controleren. <https://www.hln.be/kortrijk/politie-controleert-of-inhaalverbod-nageleefd-wordt-in-fietsstraten-in-marke~aa3522b7/>

Even teisterden ook snelheidsduivels onze fietsstraten. In Heule had men het al over 'tuningstraten' in plaats van fietsstraten. <https://www.hln.be/kortrijk/snelheidsduivels-teisteren-fietsstraten-stad-belooft-ook-in-heule-politiecontroles~a543dabb/>

Graag had ik een update van deze cijfers gekregen tot eind 2022.

- Hoeveel gerichte controles zijn er sinds de invoering van de fietsstraten uitgevoerd? Graag globale cijfers vanaf de invoering van de officiële fietsstraten.
- Hoeveel anonieme controles zijn er sinds de invoering van de fietsstraten uitgevoerd? Graag globale cijfers vanaf de invoering van de officiële fietsstraten en indien mogelijk opgesplitst per zone (Groot-Kortrijk, Marke, Heule).
- Hoeveel automobilisten kregen tijdens een gerichte controle een bekeuring van 58 euro voor het inhalen van een fietser? Graag cijfers per fietszone: centrum, Heule & Marke.

- Hoeveel automobilisten werden tijdens een anonieme controle uit het verkeer gehaald en kregen een bekeuring van 58 euro voor het inhalen van een fietser? Graag cijfers per fietszone: centrum, Heule & Marke.
- Werden tijdens deze controles ook fietsers en automobilisten gecontroleerd op het gebruik van de gsm op de fiets of achter het stuur? Zo ja, hoeveel overtredingen van 116 euro werden er vastgesteld. Ook cijfers per controle, per zone sinds de invoering van de fiets
- Graag een stand van zaken omtrent een mogelijke fietszone in Heule-Watermolen. Is er ondertussen zicht op de timing? Wat is het uit onderzoek van de stad gebleken?

Antwoord

- Hoeveel lokfietsen werden er sinds de opstart van het project gestolen?

Het gebruik van lokfietsen door een politiezone wordt gezien als een bijzondere opsporingsmethode. De politiezone dient daarom een machtiging te krijgen van de BOM-magistraat. De politiezone Vlas kreeg een 1e machtiging voor de periode 13/09/2021 tot 13/12/2021 met 3 fietsen. Er werden toen geen fietsen gestolen. De politiezone vroeg en kreeg een 2e machtiging voor de periode 14/12/2021-14/03/2022. Ook in deze periode werden geen fietsen gestolen. Hierna wilde de BOM-magistraat geen 3e machtiging meer afleveren aangezien dit met andere BOM-methodes ook zelden wordt gedaan.

- Hoeveel fietsdieven werden op heterdaad betrapt bij het stelen van zo'n lokfiets en moesten als minnelijke schikking onmiddellijk 250 euro betalen?

Er werden binnen dit project geen fietsdieven op heterdaad betrapt.

- Heeft de inzet van die 2 lokfietsen effectief ook ontradend gewerkt? Hoe evalueert de stad en politiezone Vlas de inzet van die lokfietsen. Is de stad van plan om nog in extra lokfietsen te investeren? Zo ja, hoeveel? Zo niet, waarom niet?

Het is niet mogelijk om te beoordelen of de inzet van de 2 lokfietsen een ontradend effect heeft gehad. De stad en de politiezone evalueren het project wel als een nuttige ervaring met bijzondere opsporingsmethodes.

- Om de hoeveel tijd werden de 2 lokfietsen in onze stad verplaatst?

De fietsen werden ongeveer 2 maal per week opgehaald om opgeladen te worden. Ze werden na het opladen opnieuw op het stationsplein gestald, afhankelijk van waar er vrije plaats was in de fietsenstalling, in het zicht van camera's.

- Graag een overzicht van het aantal gestolen fietsen, het aantal ophelderingen en het aantal opgepakte fietsdieven voor de voorbije 5 jaar.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|------|------|------|------|------|
| Aantal fietsdiefstallen (incl. elektrische steps) in de PZ Vlas | 578 | 612 | 413 | 462 | 632 |
| % opheldering (ruim*) | 15% | 29% | 19% | 23% | 18% |

* het ophelderingspercentage 'ruim' slaat op de definitie die we hanteren, nl. als er één of meer verdachten aan het PV hangen, dan wordt het feit meegenomen als opgehelderd.

Vraag nr. 2022-109 van raadslid C. Ryheul van 8 december 2022.

Over het aantal daden van agressie tegen politie en andere hulpdiensten (2).

Dit is een vervolgvraag op mijn SV van 23 maart 2021 - 2021_SV_00024 - Schriftelijke vraag van raadslid Carmen Ryheul: over het aantal daden van agressie tegen politie en andere hulpdiensten.

Vragen:

1. Graag een overzicht vanaf 2017 van het aantal geregistreerde incidenten/misdrijven/inbreuken van verbale/fysieke agressie tegen politieagenten.
2. Soms wordt een proces verbaal van geweld aangemaakt aanvullend aan andere misdrijven/inbreuken of bestaat één geweldsincident uit een combinatie van inbreuken zoals weerspanning, smaad, slagen en verwondingen...
Daarom graag een overzicht in tabelvorm van de belangrijkste type feiten met daarin aandacht voor dit onderscheid.
3. Graag ook een overzicht vanaf 2017 van het aantal opzettelijke slagen en verwondingen tegen andere beroepen tijdens de uitoefening van hun bediening (personeelsleden door de FOD Justitie tewerkgesteld in een penitentiaire inrichting of binnen het veiligheidskorps, scheidsrechters sportwedstrijden, ambulancier/apotheker, personeel openbare dienst, personeel openbaar vervoer, personeel van onderwijsinstellingen of pedagogisch kader)
4. Welke maatregelen werden sinds mijn vraagstelling in maart 2021 specifiek genomen in de aanpak van dit geweld tegen de politie en andere beroepen?
5. Op mijn vraag omtrent stand van zaken betreffende de aankoop van bodycams werd geantwoord dat de aankoop er van, op moment van antwoord, nog in vraagstelling was en dat alle argumenten zouden bekeken worden (GDPR, opslag, aankoop, draagvlak,...) Wat is de stand van zaken op vandaag, bijna 2 jaar na mijn initiële vraagstelling?

Antwoord

1. Graag een overzicht vanaf 2017 van het aantal geregistreerde incidenten/misdrijven/inbreuken van verbale/fysieke agressie tegen politieagenten.

Pas op: som van de kolommen is niet gelijk aan de totaalkolom omdat meer dan één onderwerp kan aangevinkt zijn, maar in het totaal van de PV's wordt elk PV maar één keer geteld.

| | Geen onderwerp, maar geweld aangevinkt of inherent aan aard feit | Onderwerp: ongewenst gedrag tegen politiepersoneel | Onderwerp: geweld tegen politiepersoneel - VERBAAL | Onderwerp: geweld tegen politiepersoneel - FYSIEK | Totaal PV |
|------|---|---|---|--|------------------|
| 2017 | 38 | 5 | 41 | 58 | 111 |
| 2018 | 51 | 6 | 39 | 40 | 116 |
| 2019 | 38 | 8 | 67 | 75 | 157 |
| 2020 | 26 | 6 | 42 | 38 | 89 |
| 2021 | 22 | 2 | 31 | 33 | 72 |
| 2022 | 50 | 1 | 22 | 33 | 94 |

2. Soms wordt een proces verbaal van geweld aangemaakt aanvullend aan andere misdrijven/inbreuken of bestaat één geweldsincident uit een combinatie van inbreuken zoals weerspanning, smaad, slagen en verwondingen...
Daarom graag een overzicht in tabelvorm van de belangrijkste type feiten met daarin aandacht voor dit onderscheid.

Pas op: ook hier kan je de rijen niet zomaar optellen omdat in één PV een combinatie van feiten kan voorkomen, in de totaallijnen wordt dit PV slechts één keer geteld.

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Gerechtigd niet verkeer | 106 | 107 | 146 | 86 | 71 | 88 |
| Ongewapende weerspanning | 46 | 39 | 56 | 30 | 37 | 41 |
| Verstoring van de openbare orde | 29 | 17 | 25 | 9 | 6 | 8 |
| Smaad | 11 | 18 | 18 | 11 | 12 | 10 |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan een agent of officier van gerechtelijke politie, tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van hun functie | 7 | 9 | 20 | 13 | 12 | 17 |
| Dronkenschap in een openbare plaats | 18 | 15 | 14 | 6 | 9 | 6 |
| Mondelinge bedreiging, met bevel of voorwaarde | 5 | 6 | 6 | 3 | 3 | 4 |
| Gewapende weerspanning | 3 | 3 | 5 | 3 | 1 | 3 |
| Bedreiging, zonder bevel of voorwaarde, door gebaren of zinnebeelden | 4 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3 |
| Bedreiging met een aanslag met schijnbaar gevaarlijke substanties | | | | 7 | 9 | |
| Volksgezondheid: | | | | 9 | | |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen (niet nader gespecificeerd) | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| Weerspanning | 1 | 1 | 1 | | 1 | 2 |
| Zich op een publiek toegankelijke plaats onder invloed bevinden van verdovende/psychotrope stoffen, waarbij wanorde, schandaal of gevaar wordt veroorzaakt | 1 | 1 | 2 | 1 | | 1 |
| Wederrechtelijk bezit van verdovende middelen | | 1 | 3 | 2 | | |
| Doodslag zonder verdere specificaties | 2 | | 2 | 1 | 1 | |
| Ziek persoon | 2 | 2 | | | | 2 |
| Beledigingen (Wanbedrijf) | | | | 2 | 3 | |
| Geweld met verwonding tot gevolg, tegen dragers van het openbaar gezag | 3 | | 1 | | 1 | |
| Schriftelijke bedreiging, zonder bevel of voorwaarde | | | 1 | | 2 | |

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen, aan de echtgenoot of de persoon met wie verdachte samenleeft of samengeleefd heeft, en ermee een duurzame affectieve en seksuele relatie heeft of gehad heeft | | 1 | 1 | | | 1 |
| Portretrecht/ recht op afbeelding | | 1 | 2 | | | |
| Geweld tegen dragers van het openbaar gezag | | 1 | | | 2 | |
| Aanmatiging van naam | | 2 | | | 1 | |
| Wederzijdse opzettelijke slagen en/of verwondingen (vechtpartij) | | 1 | | | 1 | 1 |
| Illegaal bezit van een verboden blank wapen of niet-vuurwapen | | 2 | | | | |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan personeel van andere openbare dienst, in de uitoefening van hun bediening | | | | | | 2 |
| Aanzet tot discriminatie, haat of geweld tot een groep of een gemeenschap (racisme en xenofobie) | | | | | 1 | 1 |
| Twist, onenigheid (geen slagen) | 1 | | | | | 1 |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan personeel van een netwerk voor openbaar vervoer, in de uitoefening van hun bediening | 1 | | 1 | | | |
| Belaging | | | | 1 | 1 | |
| Illegaal dracht van een blank wapen of niet-vuurwapen in vrije verkoop | 1 | | 1 | | | |
| Andere beschadigingen aan onroerende goederen (wanbedrijven) | 1 | | | | | 1 |
| Sociaal probleem: | | 1 | | 1 | | |
| Beschadiging van een roerend goed, met geweld of bedreiging, zonder verzwarende omstandigheden | | | 1 | | 1 | |
| Beschadiging van voertuig, waarna de staat van het voertuig onbekend is | | | 1 | | | 1 |
| Nutteloze oproep op 100-101 | | | 1 | | | 1 |

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Aanranding van de eerbaarheid gepleegd op of met behulp van meerderjarige personen, met geweld, dwang, bedreiging, verrassing of list, of werd mogelijk gemaakt omwille van een slachtoffer in kwetsbare toestand (old) | | | 1 | | 1 | |
| Beschadiging van standbeelden of andere publieke voorwerpen van algemeen nut of decoratief, alsook van kunstvoorwerpen die in openbare gebouwen zijn geplaatst | | 1 | | | | |
| In de stations en de spoorvoertuigen, zich te bevinden in een klaarblijkelijke staat van dronkenschap of onder invloed van slaapmiddelen, verdovende middelen of andere psychotrope stoffen en hierbij overlast te berokkenen (KB 20-12-2007 Art.6.2°) (old) | | | 1 | | | |
| Diefstal van een fiets, met geweld of bedreiging, zonder verzwarende omstandigheden | | 1 | | | | |
| Winkeldiefstal, met geweld of bedreiging, met verzwarende omstandigheden, door een klant ten nadele van een winkelier | | | 1 | | | |
| Aanmatiging van ambten | | | 1 | | | |
| Diefstal, zonder geweld of bedreiging, met als verzwarende omstandigheden braak en/of inklimming en/of valse sleutels | | 1 | | | | |
| Laster en eerroof | | 1 | | | | |
| Het niet eerbiedigen van de verplichtingen door de burger inzake de identiteitskaart: weigeren te vertonen (Benelux) | | | 1 | | | |
| Grijpdiefstal, met geweld of bedreiging, met verzwarende omstandigheden | | | 1 | | | |
| Ongeval (exclusief verkeer) | 1 | | | | | |
| Bedreiging met een aanslag / Bomalarm | | 1 | | | | |

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Hetzij mondeling, hetzij bij een geschrift, hetzij door welke gedraging ook, wetens en willens een vals bericht geven over het bestaan van gevaar voor een aanslag op personen of eigendommen | | | | 1 | | |
| Inbreuken op de wetgeving inzake de toegang tot het grondgebied van vreemdelingen | | 1 | | | | |
| Hondenbeet | | | 1 | | | |
| Inbreuken op de wetgeving inzake het verblijf van vreemdelingen | 1 | | | | | |
| Geweld met bloedstorting tot gevolg, tegen dragers van het openbaar gezag | | | | | 1 | |
| Verdachte handelingen | | 1 | | | | |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan een minderjarige, door de ouders | | | | | | 1 |
| Diefstal uit voertuig, zonder geweld of bedreiging, zonder verzwarende omstandigheden | | | 1 | | | |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan een minderjarige, door een persoon die gezag heeft over het slachtoffer | | | 1 | | | |
| Flessentrekkerij - dranken en spijzen | | 1 | | | | |
| Diefstal, met geweld of bedreiging, zonder verzwarende omstandigheden | 1 | | | | | |
| Niet-naleving door een burger van het verplaatsingsverbod (volksgezondheid) | | | | | 1 | |
| Winkeldiefstal, met geweld of bedreiging, zonder verzwarende omstandigheden, door een klant ten nadele van een winkelier | | | | | | 1 |
| Niet-naleving van de regels van social distancing (volksgezondheid) | | | | 1 | | |

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| Niet-naleving van de verplichting op het openbaar vervoer en op bepaalde plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek, een mondkmasker of een andere bescherming te dragen die de neus en mond bedekt (volksgezondheid) | | | | 1 | | |
| Inbreuken inzake rookverbod in gesloten plaatsen toegankelijk voor het publiek | | | | 1 | | |
| Inbreuken op de wetgeving inzake de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens | | 1 | | | | |
| Onmiddellijke inning | | 1 | 3 | 1 | | 3 |
| Verkeersinbreuk (Algemeen) | 5 | 7 | 8 | 2 | 1 | 3 |
| Verkeersongeval | | 1 | | | | |
| Totaal | 111 | 116 | 157 | 89 | 72 | 94 |

- 3 Graag ook een overzicht vanaf 2017 van het aantal opzettelijke slagen en verwondingen tegen andere beroepen tijdens de uitoefening van hun bediening (personeelsleden door de FOD Justitie tewerkgesteld in een penitentiaire inrichting of binnen het veiligheidskorps, scheidsrechters sportwedstrijden, ambulancier/apotheker, personeel openbare dienst, personeel openbaar vervoer, personeel van onderwijsinstellingen of pedagogisch kader)

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan een agent of officier van gerechtelijke politie, tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van hun functie | 7 | 9 | 19 | 13 | 12 | 14 |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan een ambulancier, een apotheker of een lid van medisch of paramedisch personeel, in de uitoefening van hun bediening | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan personeel van andere openbare dienst, in de uitoefening van hun bediening | 3 | 1 | 4 | 3 | | 4 |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan personeel van een netwerk voor openbaar vervoer, in de uitoefening van hun bediening | 5 | 3 | 7 | | 3 | 6 |
| Opzettelijke slagen en/of verwondingen aan personeel van een onderwijsinstelling of pedagogisch kader, in de uitoefening van hun bediening | | 8 | 10 | 3 | 5 | 7 |
| Totaal | 18 | 25 | 44 | 24 | 25 | 37 |

- 4 Welke maatregelen werden sinds mijn vraagstelling in maart 2021 specifiek genomen in de aanpak van dit geweld tegen de politie en andere beroepen?

- Het toepassen van de col 10/2017 volgens de herziene versie van 2020.
 - De registratie van de feiten in ISLP overeenkomstig provinciale afspraak tussen PZ's WV .
 - Debriefing moment onder leiding van de teamchefs na de feiten en nadien met de preventieadviseur.
 - Dagelijkse opvolging van geweldsfeiten tegen politie op het Operationeel Overleg met kennisgeving aan FIDES voor ondersteuning aan de betrokken collega's.
 - Burgerlijke partijstelling vanuit de PZ voor de feiten waarbij er arbeidsongeschiktheid is.
- 5 Op mijn vraag omtrent stand van zaken betreffende de aankoop van bodycams werd geantwoord dat de aankoop er van, op moment van antwoord, nog in vraagstelling was en dat alle argumenten zouden bekeken worden (GDPR, opslag, aankoop, draagvlak,...) Wat is de stand van zaken op vandaag, bijna 2 jaar na mijn initiële vraagstelling ?

Er werd een grondige studie gemaakt van de werking in de PZ Riho. We maakten een wetgevend en praktisch kader op, toegepast op onze eigen politiezone. We schreven de nodige leidraden en procedures uit voor onze mensen. Op vandaag staan we klaar om een kerngroep samen te stellen en op te leiden die als eerste testteam met de bodycams aan de slag zal gaan.

Vraag nr. 2022-110 van raadslid C. Ryheul van 9 december 2022.

Taxicheque voor ouderen en minder mobieleën.

Dankzij een taxicheque wordt een taxirit voor inwoners met een mobiliteitsbeperking goedkoper. De waarde van zo'n taxicheque bedraagt 5 euro.

Ook onze stad voorziet voor ouderen en minder mobieleën de mogelijkheid om taxibonnen aan te kopen in het wijkcentrum in hun buurt of thuis te laten bezorgen.

- Hoeveel taxicheques werden de afgelopen 5 jaar aangekocht in de wijkcentra? Graag een opsplitsing per wijkcentrum.
- Hoeveel taxicheques werden de afgelopen 5 jaar door medewerkers van wijkcentra aan huis bezorgd? Graag een opsplitsing per wijkcentrum.
- Wie het financieel heel moeilijk heeft, krijgt nog een extra korting: voor hen kost een taxibon 1 euro. Hoeveel taxibonnen van 1 euro werden de afgelopen 5 jaar verkocht, opgesplitst per wijkcentrum. Hoeveel aanvragers hadden de afgelopen 5 jaar recht op zo'n taxibon van 1 euro, opgesplitst per wijkcentrum.
- Graag ook een overzicht van de niet-gebruikte bonnen die ingeruild werden, voor de afgelopen 5 jaar en per wijkcentrum.
- Gezien de taxibonnen op naam staan, graag ook een overzicht van het aantal aanvragers voor de voorbije 5 jaar, opgesplitst per wijkcentrum.
- Hoe evalueert de stad de taxibon globaal?
- Welke initiatieven nam de stad om hier promotie rond te voeren? Welke initiatieven zal de stad nemen om er nog meer ruchtbaarheid aan te geven?
- In sommige steden en gemeenten worden ook taxicheques voor jongeren aangeboden. Is onze stad ook van plan om taxicheques voor jongeren in te voeren zodat zij zich veilig naar huis kunnen verplaatsen? Taxibonnen die bvb. tijdens het weekend, op feestdagen en in vakanties kunnen gebruikt worden? Zo niet, waarom niet?

Antwoord

Hoeveel taxicheques werden de afgelopen 5 jaar aangekocht in de wijkcentra? Graag een opsplitsing per wijkcentrum?

| # verkochte taxicheques | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | TOTAAL |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Centrum | 2672 | 3814 | 2948 | 3539 | 4334 | 17307 |
| Noord | 564 | 712 | 732 | 1167 | 1407 | 4582 |
| Zuid | 2066 | 1774 | 1151 | 2058 | 1862 | 8911 |
| Heule | 742 | 750 | 479 | 436 | 508 | 2915 |
| Bissegem | 191 | 249 | 282 | 485 | 659 | 1866 |
| Marke | 1051 | 956 | 512 | 668 | 784 | 3971 |
| Zuidelijke Rand | 388 | 352 | 70 | 20 | 129 | 959 |
| TOTAAL | 7674 | 8607 | 6174 | 8373 | 9683 | 40511 |

Hoeveel taxicheques werden de afgelopen 5 jaar door medewerkers van wijkcentra aan huis bezorgd?

Dit houden we niet bij. Dit gebeurt sporadisch. Indien er echt geen netwerk (mantelzorgers) zijn brengen we maandelijks taxibonnen aan huis. Meestal komen gebruikers er zelf om, of een gezinshelpster of familielid.

Wie het financieel heel moeilijk heeft, krijgt nog een extra korting: voor hen kost een taxibon 1 euro. Hoeveel taxibonnen van 1 euro werden de afgelopen 5 jaar verkocht, opgesplitst per wijkcentrum. Hoeveel aanvragers hadden de afgelopen 5 jaar recht op zo'n taxibon van 1 euro, opgesplitst per wijkcentrum.

| # taxicheques à 1 € | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | TOTAAL |
|------------------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| Centrum | 120 | 418 | 300 | 215 | 691 | 1744 |
| Noord | 10 | 4 | 10 | 20 | 130 | 174 |
| Zuid | 95 | 140 | 374 | 650 | 684 | 1943 |
| Heule | 0 | 10 | 0 | 10 | 0 | 20 |
| Bissegem | 0 | 0 | 100 | 160 | 180 | 440 |
| Marke | 4 | 15 | 10 | 88 | 140 | 257 |
| Zuidelijke Rand | 40 | 70 | 0 | 0 | 0 | 110 |
| TOTAAL | 269 | 657 | 794 | 1143 | 1825 | 4688 |

In de Zuidelijke Rand zijn de taxicheques niet gegeerd omdat de taxirit hoe dan ook te veel kost.

Het aantal mensen dat recht heeft op Taxicheques aan 1 euro is moeilijk te meten. Het gaat enkel om 80+ers die recht hebben op Extra Sociaal Tarief. Op dit moment wordt dit cijfer niet bijgehouden. Het aantal mensen van alle leeftijden die recht hebben op Extra Sociaal Tarief is een momentopname en schommelt dus jaar na jaar. We kunnen stellen dat onder de klanten van de wijkcentra over heel Kortrijk ongeveer 500 mensen hun recht op Extra Sociaal Tarief hebben geactiveerd.

Graag ook een overzicht van de niet-gebruikte bonnen die ingeruild werden, voor de afgelopen 5 jaar en per wijkcentrum.

Hiervoor hebben we geen directe cijfers beschikbaar. Het inruilen gebeurt eerder sporadisch.

Gezien de taxibonnen op naam staan, graag ook een overzicht van het aantal aanvragers voor de voorbije 5 jaar, (opgesplitst per wijkcentrum).

| # unieke aanvragers Taxicheques | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Centrum | 144 | 166 | 142 | 154 | 170 |
| Noord | 39 | 55 | 53 | 49 | 44 |
| Zuid | 90 | 82 | 65 | 84 | 65 |
| Heule | 33 | 31 | 33 | 26 | 28 |
| Bissegem | 12 | 17 | 18 | 22 | 27 |
| Marke | 40 | 37 | 27 | 32 | 31 |
| Zuidelijke Rand | 13 | 17 | 7 | 2 | 11 |

Hoe evalueert de stad de taxibon globaal?

De taxibon is een middel om korte verplaatsingen voor oudere thuiswonenden veilig en betaalbaarder te maken. Het zorgt er voor dat hoogbejaarde personen niet met de fiets of de eigen wagen nog de baan op moeten voor een verplaatsing naar Kortrijk-centrum of het ziekenhuis. Dit zorgt voor een verhoging van de verkeersveiligheid van een kwetsbare groep. De taxi is individueel vervoer en is geen goedkope aangelegenheid, er is toch nog altijd, zeker met de stijgende brandstofprijzen, een prijskaartje aan verbonden. Deze vorm van publiek/private samenwerking is een meerwaarde voor toegankelijk vervoer zonder extra overhead- of personeelskosten (bv. de dispatching gebeurt door de taxifirma's zelf). Nadeel is dat het bestuur geen directe controle heeft op de kwaliteit van de dienstverlening.

Welke initiatieven nam de stad om hier promotie rond te voeren? Welke initiatieven zal de stad nemen om er nog meer ruchtbaarheid aan te geven?

We zetten verschillende kanalen in. Sien, de wijkkranten, de dorpskranten en het stadsmagazine als geschreven media. Verschillende sociale media zoals de verschillende facebookgroepen vanuit de wijkteams.

In sommige steden en gemeenten worden ook taxicheques voor jongeren aangeboden. Is onze stad ook van plan om taxicheques voor jongeren in te voeren zodat zij zich veilig naar huis kunnen verplaatsen? Taxibonnen die bvb. tijdens het weekend, op feestdagen en in vakanties kunnen gebruikt worden? Zo niet, waarom niet?

Deze piste werd reeds in 2017 onderzocht door het Jeugdcentrum Transit. Na een brede bevraging via de jeugdraad en jeugdverenigingen bleek er onvoldoende interesse te zijn bij de Kortrijkse jeugd. Daarom is hier niet verder op gewerkt.

Vraag nr. 2022-112 van raadslid C. Ryheul van 14 december 2022.

Campagne 'groot gelijk dat je drugvrij rijdt'.

Maar liefst 15 procent van de autobestuurders tussen 18 en 35 jaar verklaart dat ze al één of meerdere keren hebben gereden nadat ze drugs of lachgas hadden gebruikt, zo blijkt uit nieuw onderzoek van de VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde). Bij de leeftijdsgroep tussen 36 en 54 jaar

gaat het om 8 procent. "De resultaten geven aan dat rijden onder invloed van drugs en lachgas bij de jongere leeftijdsgroepen in opmars is, en dat is zorgwekkend", zegt Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters.

Daarom lanceert minister Peeters samen met de VSV van 8 tot 31 december een nieuwe, doelgroepgerichte campagne tegen rijden onder invloed van drugs onder de noemer "Groot gelijk dat je drugsvrij rijdt".

De cijfers tonen aan dat er nood is aan permanente aandacht voor rijden onder invloed van drugs en dat sensibilisering en handhavingssacties rond dit thema levensnoodzakelijk zijn.

Vanuit de VSV wordt kant-en-klaar campagnemateriaal aan lokale besturen, politiezones,... aangereikt en wordt opgeroepen om mee te helpen sensibiliseren.

Naar aanleiding van het aangekondigde 'West-Vlaamse weekend zonder alcohol en drugs in het verkeer' voerde de politiezone VLAS op vrijdagavond 2/12 en zaterdagnacht 3/12 al een eerste, gerichte alcoholcontrole uit. De politiezone VLAS controleerde in Kortrijk onder meer in de Dumoulinlaan, Markebekestraat, Pottelberg en Oudenaardsesteenweg.

1. Hoe is ons stadsbestuur aan de slag gegaan met het campagnemateriaal van de VSV? Graag een overzicht van de genomen acties (op sociale media, via nieuwsbrieven, website,...) in het kader van deze campagne.
2. Hoe is onze politiezone aan de slag gegaan met het campagnemateriaal van de VSV? Graag een overzicht van de genomen acties (op sociale media, via nieuwsbrieven, website,...) in het kader van deze campagne.
3. Hoeveel drugscontroles, al dan niet in combinatie met alcoholcontroles, voerde Politiezone Vlas tijdens deze periode in Kortrijk uit?
 1. Hoeveel inbreuken voor het rijden onder invloed van drugs werden via een speekseltest en speekselanalyse vastgesteld?
 2. Hoeveel inbreuken voor het rijden onder invloed van alcohol werden vastgesteld?
 3. Hoeveel inbreuken voor het rijden onder invloed na gebruik van lachgas werden vastgesteld?
 4. Hoe verhouden al deze cijfers zich tegenover controles in 2021, 2020, 2019, 2018?
 5. Welke sancties (rijverbod, onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, geldboetes, een verval van het recht tot sturen, immobilisering van het voertuig...) werden per controle opgelegd?
4. Hoe evalueert het stadsbestuur en de politiezone de controles globaal?

Antwoord

1. Hoe is ons stadsbestuur aan de slag gegaan met het campagnemateriaal van de VSV? Graag een overzicht van de genomen acties (op sociale media, via nieuwsbrieven, website,...) in het kader van deze campagne.

De campagne tegen rijden onder invloed loopt van 8 december tot 31 december. Vanuit drugspreventie Kortrijk werden volgende acties ondernomen om de campagne kracht bij te zetten in Kortrijk.

- Posten van VSV videomateriaal via Facebookpagina van het stedelijk preventieteam op maandag 19 december.
- Ophangen van affiches in toiletten "Groot gelijk dat je drugsvrij rijdt" in uitgaansbuurt Burgemeester Reynaertstraat,
 - o Den Bras
 - o Café 56
 - o De geveerde Vogel
 - o Café Des Arts
- Uitgaansbuurt 't hoge
 - o Chips
 - o Den Bross

- o Barsol
- o `t Kanon
- Jeugdhuizen
 - o The Pits
 - o Reflex
 - o `t Peeceetje
 - o De Plekke Bissegem
 - o `t Arsenaal Marke
 - o JC Tranzit
- 2. Hoe is onze politiezone aan de slag gegaan met het campagnemateriaal van de VSV? Graag een overzicht van de genomen acties (op sociale media, via nieuwsbrieven, website,...) in het kader van deze campagne.
- Campagne gedeeld via website
- Resultaten controles gedeeld via sociale media
- 3. Hoeveel drugscontroles, al dan niet in combinatie met alcoholcontroles, voerde Politiezone Vlas tijdens deze periode in Kortrijk uit?

Vrijdag 02/12/22 controles tussen 16:00 en 21:00 uur

- Dumoulinlaan Kortrijk: 164 bestuurders gecontroleerd
 - o Inhouding 3 uren: 0
 - o Inhouding 6 uren: 0
 - o Onmiddellijke intrekking 15 dagen: 1
- Markebekestraat Kortrijk: 217 bestuurders gecontroleerd
 - o Inhouding 3 uren: 2
 - o Inhouding 6 uren: 0
 - o Onmiddellijke intrekking 15 dagen: 0
- Oudenaardsesteenweg Kortrijk: 74 bestuurders gecontroleerd
 - o Inhouding 3 uren: 1
 - o Inhouding 6 uren: 0
 - o Onmiddellijke intrekking 15 dagen: 0

Zaterdag 03/12/22 controles tussen 18:30 en 01:40 uur

- Rijksweg Lendeledede: 226 bestuurders gecontroleerd
 - o Inhouding 3 uren: 3
 - o Inhouding 6 uren: 0
 - o Onmiddellijke intrekking 15 dagen: 0
- Brugsesteenweg Kuurne: 304 bestuurders gecontroleerd
 - o Inhouding 3 uren: 5
 - o Inhouding 6 uren: 2
 - o Onmiddellijke intrekking 15 dagen: 1
- Pottelberg Kortrijk: 49 bestuurders gecontroleerd
 - o Inhouding 3 uren: 0
 - o Inhouding 6 uren: 0
 - o Onmiddellijke intrekking 15 dagen: 0

→ Totaal: 1034 bestuurders gecontroleerd op alcohol via sampling / 15 bestuurders in overtreding (1,45%)

- 4. Hoeveel inbreuken voor het rijden onder invloed van drugs werden via een speekseltest en speekselanalyse vastgesteld?

Geen enkele bestuurder voldeed aan de checklist om over te gaan naar een speekseltest voor drugs.

- 5. Hoeveel inbreuken voor het rijden onder invloed van alcohol werden vastgesteld?

15 positief op 1034 gecontroleerde voertuigen, dat is 1.4%

6. Hoeveel inbreuken voor het rijden onder invloed na gebruik van lachgas werden vastgesteld?

Rijden onder invloed van lachgas kan niet getest worden met ademtest of speekseltest. Er bestaat hiervoor nog geen regelgeving noch test.

7. Hoe verhouden al deze cijfers zich tegenover controles in 2021, 2020, 2019, 2018?

| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 zonder december |
|---|---|--|--|--|
| 166 positief op 6838 gecontroleerde voertuigen = 2.4% | 112 positief op 8841 gecontroleerde voertuigen = 1.3% | 46 positief op 4441 gecontroleerde voertuigen = 1.0% | 12 positief op 2844 gecontroleerde voertuigen = 0.4% | 14 positief op 2778 gecontroleerde voertuigen = 0.5% |

2020, 2021 en ook begin 2022 waren wegens covid-inzet en aanslepende capaciteitstekorten geen 'normale' jaren. Pas eind december konden terug wat extra acties georganiseerd worden. Voor 2023 zou er terug een herstel moeten volgen.

8. Welke sancties (rijverbod, onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, geldboetes, een verval van het recht tot sturen, immobilisering van het voertuig...) werden per controle opgelegd?

- o 11 overtreders moesten hun rijbewijs 3 uren inleveren
- o 2 overtreders moesten hun rijbewijs 6 uren inleveren
- o bij 2 bestuurders werd het rijbewijs onmiddellijk voor 15 dagen ingetrokken, dit gezien de hoge alcoholintoxicatie

Vraag nr. 2022-113 van raadslid C. Ryheul van 16 december 2022.

SV over de mobiliteitsenquête van Unizo voor KMO's (2).

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag 046 van 19 mei 2021 over de mobiliteitsenquête voor KMO's.

In de nieuwsbrief 'Onderneem in Kortrijk' werd toen helemaal onderaan bij 'kort' opgeroepen om deel te nemen aan een mobiliteitsenquête voor KMO's (met de bedoeling om activiteiten rond duurzame mobiliteit voor ondernemingen uit te denken en te realiseren). Er werd gepolst naar de mobiliteitsacties die de KMO's op vandaag voeren, welke noden er ervaren worden. De mobiliteitsenquête was een initiatief van Unizo in samenwerking met de Bond Beter Leefmilieu, het Netwerk Duurzame Mobiliteit en de Fietsersbond.

De mobiliteitsenquête werd bekendgemaakt door Unizo via mailings naar de leden en sectoren alsook via Facebook en LinkedIn.

Omdat de responsgraad vrij laag was, werd de mobiliteitsenquête verlengd tot de antwoordgraad voldoende hoog was, blijkt uit een schriftelijk antwoord op mijn mondelinge vraag die ik op 29/4/2021 stelde aan Schepen A. Weydts.

Antwoorden op mijn schriftelijke vraag bleven uit omdat de enquête op moment van vraagstelling nog open stonden en de resultaten nog niet beschikbaar waren. Unizo zou die vraagstelling in juni 2021 afsluiten.

Ik herhaal mijn vragen:

1. Welke antwoordgraad werd door Unizo vooropgesteld? Zijn de resultaten ondertussen bekend? Was het onderzoek voldoende ingevuld en relevant?
2. Welke extra inspanningen werden er gedaan om de ondernemers alsnog te overtuigen deel te nemen aan de enquête?
3. Hoeveel ondernemers namen uiteindelijk deel aan de enquête?
4. Wanneer werd de enquête afgesloten?
5. Graag ontvang ik de enquêteresultaten bij mijn antwoord op deze schriftelijke vraag.
6. Zal Kortrijk bij de opmaak van zijn lokaal mobiliteitsplan rekening houden met de resultaten uit dit onderzoek?

Antwoord

We wijzen erop dat deze enquête niet door de stad werd afgenomen. Deze vragen (uitgezonderd vraag 6) dienden dus eigenlijk tot Unizo gericht te worden. Het antwoord op deze vragen is dan ook de feedback van Unizo (uitgezonderd antwoord 6).

1. Welke antwoordgraad werd door Unizo vooropgesteld? Zijn de resultaten ondertussen bekend? Was het onderzoek voldoende ingevuld en relevant?

De KMO-Barometer van Unizo, waarbinnen deze mobiliteitsvragen in werden opgenomen, gaat op kwartaalbasis naar een vast panel van UNIZO-leden. De responsgraad is doorgaans 25%. Deze steekproef is voldoende representatief voor de UNIZO-achterban, maar niet noodzakelijk voor de kmo-populatie van Vlaanderen. Er namen 641 bedrijven deel. Dit lijkt ons voldoende relevant om tendensen uit te kunnen halen.

2. Welke extra inspanningen werden er gedaan om de ondernemers alsnog te overtuigen deel te nemen aan de enquête?

Er werd gewerkt met uitnodigingsmails en het digitaal platform CheckMarket.

3. Hoeveel ondernemers namen uiteindelijk deel aan de enquête?

Er waren 641 deelnemers

4. Wanneer werd de enquête afgesloten?

De enquête werd afgesloten op 21 juni 2021.

5. Graag ontvang ik de enquêteresultaten bij mijn antwoord op deze schriftelijke vraag.

Zie bijlage

6. Zal Kortrijk bij de opmaak van zijn lokaal mobiliteitsplan rekening houden met de resultaten uit dit onderzoek?

Ja.

Vraag nr. 2022-115 van raadslid C. Ryheul van 21 december 2022.

Elektronische dienstverlening, cursussen 'digitale vaardigheid'.

Steden en gemeenten bouwen hun dienstverlening steeds verder elektronisch uit. Daarbij moet er bijzondere aandacht gaan naar het bereiken van groepen als ouderen, jongeren, gehandicapten, blinden, slechthorenden maar zeker ook mensen die niet of weinig vertrouwd zijn met de digitalisering.

Steden en gemeenten kunnen daartoe cursussen 'digitale vaardigheid' organiseren.

Heeft onze stad tijdens deze legislatuur cursussen 'digitale vaardigheid', voor specifieke doelgroepen georganiseerd? Graag een volledig overzicht per jaar per doelgroep van alle cursussen alsook duiding bij het bereik van elke cursus.

Zo niet, waarom niet?

Antwoord

Steden en gemeenten bouwen hun dienstverlening steeds verder elektronisch uit. Daarbij moet er bijzondere aandacht gaan naar het bereiken van groepen als ouderen, jongeren, gehandicapten, blinden, slechthorenden maar zeker ook mensen die niet of weinig vertrouwd zijn met de digitalisering. Steden en gemeenten kunnen daartoe cursussen 'digitale vaardigheid' organiseren. Heeft onze stad tijdens deze legislatuur cursussen 'digitale vaardigheid', voor specifieke doelgroepen georganiseerd? Graag een volledig overzicht per jaar per doelgroep van alle cursussen alsook duiding bij het bereik van elke cursus. Zo niet, waarom niet?

Antwoord:

De stad Kortrijk neemt de regierol op over e-inclusie. Samen met een uitgebreid netwerk van actoren binnen de stadsorganisatie en externe partners, willen we iedereen die dat wil, includeren en meenemen in de digitale trein.

Met 'Allemaal digitaal' werken we stadsbreed en naar iedereen. We willen samen met onze partners het risico op digitale uitsluiting bij specifieke groepen binnen het werkingsgebied verkleinen. Via de outreaching-strategie, het wijkgericht werken dicht bij de mensen en de omslag van aanbodgericht naar vraag gestuurd willen we via diverse nieuwe formats, meer kwetsbare mensen bereiken. Samen met alle betrokken organisaties uit de stad bekeken we welk aanbod zij bieden (VDAB, Ligo, Mentor, CVO4s, Avansa, ...). Vanuit de stad werken wij een aanbod uit dat niet overlapt maar wel inspeelt op de lacunes.

Daarnaast willen we erover waken dat we voor al onze dienstverlening stadsbreed de Multi kanaal-strategie hanteren en ondersteuning blijven voorzien voor wie dit nodig heeft.

Vanuit de stad werken we al ruim 10 jaar rond digitale inclusie. We doen dit via een resem aan maatregelen, want niet enkel het ontbreken van digitale vaardigheden ligt aan de basis van ongelijke toegang. Deze legislatuur zetten we vooral in om meer outreachend te werken, dicht bij de burger. We decentraliseren ons aanbod in digipunten, dat zijn openbare computerruimtes waar mensen gratis de pc kunnen gebruiken, printen, kopiëren, scannen, ... Er zijn overal EID-lezers, mensen kunnen ter plekke hulp vragen aan medewerkers of computervrijwilligers (vaste zitdagen), korte vorming volgen, een reeks volgen rond digitale vaardigheden, hulp aan huis boeken, aanvraag doen voor tussenkomst internetfactuur of voor donatie van een laptop of pc.

We focussen op drie pijlers:

1. Toegang tot internet en hardware:

- hardware donatieproject, zowel aan scholieren als volwassenen (die een opleiding starten bv.)
- uitbouw van 20 digipunten (13 bestaande worden vernieuwd, 7 nieuwe locaties openen in 2023 op plaatsen waar kwetsbare mensen komen bv. vzw De Kier, Deelfabriek, AZ Groeninge, Stadhuis, buurtwerk Venning...)

- o tussenkomsten in internetfacturen voor financieel kwetsbare mensen (via OCMW)
- o computerhulp (door medewerkers en vrijwilligers in alle digipunten)
- o hulp aan huis (voor ouderen, minder mobiele mensen, ... zorgen wij dat ze geholpen worden). Deze dienst is gratis.
- o IT-repair (herstellen van hardware tijdens Repaircafé)

2. Verhogen van digitale vaardigheden:

Open aanbod:

- o gratis basisopleidingen naar de burger, thematisch, kort, oefenkansen (Digiwadde)
- o vormingsreeksen voor starters (ism CVO Creo) 'starten met computer, starten met smartphone, ...'
- o korte vormingssessies voor mensen met basis digitale vaardigheden die zich willen verdiepen in 1 thema (Digidokter).
- o Mediawijs week, jaarlijks aanbod naar scholen- mediawijsheid (veilig op internet, zoekvaardigheden, media-creatie, coding, makersessies, media opvoeding) voor lager en secundair
- o Maakbib, aanleren van nieuwe digitale toepassingen bv. programmeren, ook voor volwassenen vanaf 2023

Aanbod op maat: verenigingen kunnen de vraag stellen om vorming te krijgen over basis digitale vaardigheden of mediawijsheid (cybercriminaliteit, paswoorden, phishing, ...)

3. Toegang tot e-dienstverlening.

- o Open aanbod:
 - We programmeren binnen het open aanbod (zie punt 2) ook vorming rond gebruik itsme, thuisloket, online bankieren, mijn burgerprofiel, ...
- o e-inclusion by design waarbij we de kant van gebruikers belichten bij ontwikkeling van nieuwe digitale toepassingen
- o digitale ondersteuning in het stadhuis ism Onthaal/1777

Graag een volledig overzicht per jaar per doelgroep van alle cursussen alsook duiding bij het bereik van elke cursus.

Antwoord:

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|--|---|---|---|
| Opleidingen in wijkcentra doelgroep: buurtbewoners met weinig digitale vaardigheden | 141 | 16 reeksen, 158 deelnemers | 4 reeksen, 49 deelnemers | 13 reeksen, 186 deelnemers |
| Algemeen naar verenigingen: Doelgroepen: personen met psychische problemen, voortraject anderstaligen, werkzoekenden, kwetsbare gezinnen | 25 sessies, 126 deelnemers 11 reeksen, 45 sessies, 78 deelnemers | 3 reeksen, 5 sessies, 18 deelnemers; rest geannuleerd wegens lockdown | Geen reeksen gepland wegens covid | Basisvorming op maat naar verenigingen: 130 deelnemers Met het project digibanken werd 2022 een voorbereidingsjaar om nieuwe doelgroepen te bereiken. |
| Digidokter centrale bibliotheek | 92 deelnemers | 34 deelnemers | 47 deelnemers | 24 deelnemers |

| | | | | |
|--|---------------------------|---------------------------|----------------------------|---|
| Doelgroepen: Mensen met basisvaardigheden, ouderen, buurtbewoners | | | | |
| Digidokter Lange Munte Doelgroep: Idem hierboven | 29 deelnemers | 36 deelnemers | 33 deelnemers | 14 deelnemers |
| Digitafel Doelgroepen: Ouderen, anderstaligen, laaggeletterde mensen | 10 sessies, 54 deelnemers | 11 sessies, 55 deelnemers | 11 sessies, 59 deelnemers | Wekelijks sinds september, 239 deelnemers (enkel reservaties worden geregistreerd, er komen ook mensen zonder afspraak) |
| Week van de geletterdheid (vorming rond privacy online, Veilig op internet, nieuwe apps, ...) Doelgroepen: Brede bevolking | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 147 |
| Mediawijze week Doelgroepen: Scholieren basis en secundair | 532 | 32 | 385 | 927 |
| Biblabo Doelgroep: scholieren | 102 | 224 | 61 | 121 |
| Gamefestival 'Game on' Lange Munte Doelgroep: kinderen en jongeren | - | 33 | n.v.t. | 45 |
| Gamenamiddagen 'Gamen in je buurt' Doelgroep: kinderen en jongeren | 180 | 22 | n.v.t. | 222 |
| Digi-Wadde Doelgroep: mensen met beperkte digitale vaardigheden, buurtgericht | 10 sessies, 124 | 9 sessies, 115 | 20 sessies, 273 deelnemers | 30 sessies, 319 deelnemers |
| Computerassistenten # vragen | | | | Combinatie vrije inloop/op afspraak, enkel registratie hulp op afspraak 203 |
| Dagelijkse hulp en ondersteuning door medewerkers in digipunt centrale bib | | | | Vrije inloop, geen registraties |
| Computerassistenten # unieke klanten | | | | Combinatie vrije inloop/op afspraak, enkel registratie hulp op afspraak 113 |
| Huiswerk@bib leden (per schooljaar) | 400 | 437 | 305 | 270 |

| | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|--------------------------|
| Doelgroep: kinderen en jongeren | | | | |
| IT-repair tijdens Repaircafé Doelgroep: brede bevolking | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 4 edities, 57 deelnemers |
| Ontlenen/doneren hardware aan financieel kwetsbare kinderen, jongeren en volwassenen Bijzonder onderwijs | / | 163 | 47 | 106 20 |
| Totaal | 1858 | 1164 | 1212 | 2904 |

In februari 2022 startte het project Digibanken (subsidieproject vanuit Vlaanderen). Daarbij kregen we extra budget om nog meer naar kwetsbare mensen te werken om hun digitale vaardigheden te verhogen. We maakten een inventaris van alle vragen vanuit organisaties en doelgroepen. Samen met de stuurgroep werken we trajecten uit om in 2023 effectief de vorming te gaan aanbieden:

In voorbereiding voor uitvoering 2023:

- Traject digitale maturiteit naar medewerkers van de stad die niet met de computer werken
- Traject ICT meets NT2 (via de CVO's) naar anderstaligen
- Vorming naar medewerkers voor organisaties die mensen met een handicap begeleiden
- Laaggeschoolde mensen via team werk en activering
- Vorming naar verenigingen rond communicatietools
- Vorming naar digihelpers (vrijwilligers)

Diverse partnerorganisaties van de stad werken al rond digitale vaardigheden naar hun doelgroepen bv. Ligo naar laaggeletterde mensen, CVO's naar mensen die tweedekansonderwijs volgen, Mentor vzw biedt vorming op maat naar doelgroepen, ... Vanuit de stad willen we de lacunes invullen en cursussen rond digitale vaardigheden op maat aanbieden daar waar er nog geen aanbod is op heden. Samen met de vormingspartners wordt hierop ingezet.

Vraag nr. 2023-001 van raadslid M. Vandemaele van 16 januari 2023.

Opvolgvraag trage wegen.

In opvolging van mijn schriftelijke vaag van januari 2022 volgende vragen:

- Welke trage wegen (naam + lengte + budget) werden aangepakt in 2021?
- Welke trage wegen (naam + lengte + budget) zijn voorzien in 2022 en 2023?

Daarnaast enkele extra vragen:

- sommige trage wegen kregen in het verleden een naam en sommige niet. Waarom dat verschil?
- zijn er plannen (zo ja voor welke trage wegen, welk budget, welke timing) om extra trage wegen te voorzien van een naam?
- veel trage wegen zijn in slechte staat: welk budget is er voorzien voor het reguliere onderhoud van de trage wegen in 2023?

Antwoord

Trage wegen uitgevoerd in 21-22:

- Luipaardpad / 120lm / €43.991
- Losschaert Peperstraat / 205lm / €53.931
- Ooievaarspad / 465lm / €98.957
- Dottenijseweg / 98lm / € 26.304
- Stijn Streuvelslaan – garageweg/toegang Tinekesbos / 120lm / €99.941

Momenteel op de planning voor 2023 en vanaf 2024 + ramingen:

- Verlengde KOR31 vanaf Winkelstraat – Zwevegem tot Morinnestraat 31 (2023) / 340 LM / €55.000
- Cisterciënzerpad (2023) / 215 lm / €51.860
- Brugstok (2023) / 475lm / € 90.000
- Kantineweg + zuidelijke verbinding (deel trage weg) (2023) / 216lm / €52.000
- Bredemolenpad (vanaf 2024) / 193lm / €168.000
- Wandelingpad (vanaf 2024) / 150lm / nog niet geraamd volgens nieuw profiel
- Roodhuisweg, deel trage weg (vanaf 2024) / 250lm / €60.000
- Schoonwaterpad (vanaf 2024) / 380lm / €30.000

Regulier onderhoud Trage Wegen:

Vanaf half maart tot eind oktober worden jaarlijks alle Trage Wegen onderhouden. Dit specifiek onderhoud gebeurt door een aparte ploeg. Waar nodig voeren ze kleine plaatselijke herstellingen uit. Het budget komt van het algemene onderhoudsbudget.

Sommige trage wegen kregen in het verleden een naam en sommige niet. Waarom dat verschil?

Trage wegen die niet tot het openbaar domein behoren kregen geen naam. Ook heel korte verbindingspaden kregen geen naam.

Zijn er plannen (zo ja voor welke trage wegen, welk budget, welke timing) om extra trage wegen te voorzien van een naam?

Momenteel zijn er geen dergelijke dossiers bij de straatnaamcommissie.

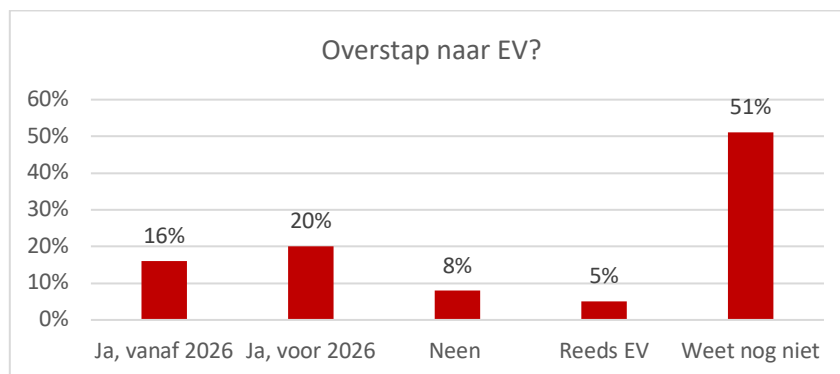


KMO-CIJFER: OVERSTAP NAAR ELEKTRISCH RIJDEN

Vanaf 2026 zijn enkel nog zero-emissie bedrijfswagens fiscaal aftrekbaar. Daarnaast neemt de overheid op verschillende niveaus maatregelen om de laadinfrastructuur verder uit te bouwen. Zijn onze kmo's klaar voor de omschakeling naar zero-emissievoertuigen, in het bijzonder batterij-elektrische voertuigen (BEV)? Of blijft men voorlopig nog vasthouden aan de wagen met verbrandingsmotor (ICEV)? En wat zijn de drempels die ondernemers tegenhouden om de overstap te maken? Uit een recente UNIZO-bevraging bij zelfstandige ondernemer en kmo's in juni 2021 (n=641) komen een aantal duidelijke tendensen naar voor.

4 OP 10 ONDERNEMERS MAAKT(E) DE OVERSTAP NAAR ELEKTRISCH RIJDEN

De overstap maken naar elektrisch rijden is voor velen niet evident. Veel gehoorde argumenten zijn telkens opnieuw het rijbereik, maar ook het gebrek aan laadinfrastructuur. Bovendien is niet iedereen overtuigd van het groenere karakter van de EV. Ongeveer de helft van de respondenten (51%) geeft dan ook aan momenteel nog niet te weten of en wanneer men de overstap naar een emissievrije bedrijfswagens zal zetten. 5% zegt dit reeds gedaan te hebben, terwijl 20% zegt niet te wachten tot 2026 om de vergroening in te zetten. 16% zal dan weer investeren in emissievrije personenwagens vanaf 2026, wanneer de fiscale voordelen voor bedrijfswagens er enkel nog zijn voor emissievrije voertuigen. Bij 8% van de respondenten heeft de fiscale hervorming geen invloed en geeft men aan te zullen vasthouden aan de auto met een verbrandingsmotor.



41% van de respondenten is dus overtuigd dat hun bedrijf de overstap naar een emissievrij personenwagenpark zal maken of heeft de overstap reeds gemaakt. Slechts een kleine minderheid van 8% zegt momenteel dus niet te zullen overstappen.

4 OP 10 ONDERNEMERS GAAT INVESTEREN IN LAADINFRASTRUCTUUR OF HEEFT DIT REEDS GEDAAN.

Een belangrijk element in de omschakeling naar emissievrije voertuig, en dan in het bijzonder BEV's, is de uitrol van laadinfrastructuur. Zonder de nodige oplaadmogelijkheden geraakt een BEV niet ver, net zoals een ICEV tankstations nodig heeft. De overheid zet in op de uitrol van laadpalen, maar

zijn bedrijven ook bereid te investeren in laadinfrastructuur voor EV's? En waar zou men die investering doen? In de algemene cijfers (meerdere antwoorden mogelijk) zien we dat 7% reeds investeringen heeft gedaan. 23% is daarentegen niet van plan hierin te investeren. 37% weet momenteel nog niet wat ze zullen doen.

19% van de ondervraagden zegt de investering op de werklocatie locatie te zullen doen, terwijl 22% thuis bij de zaakvoerder zal investeren. Slechts 2% kiest voor een oplaadpunt thuis bij de werknemer.



De Vlaamse overheid rekent voor het uitrollen van het netwerk van laadpalen niet enkel op publieke infrastructuur, maar ook op het toegankelijk maken van private laadinfrastructuur voor het grote publiek. Deze zogenaamde semi-publieke laadpalen moeten een belangrijke aanvulling vormen op de publieke laadpalen. Uit de kmo-barometer blijkt dat 39% van de respondenten dit als niet haalbaar ziet. Dit kan onder meer te maken hebben met het ontbreken van toegankelijke ruimte. 8% is dan wel weer bereid de laadpalen buiten de werk- of openingsuren toegankelijk te stellen voor het publiek, terwijl 2% aangeeft dit reeds gedaan te hebben. 51% weet het nog niet.

Naast de klassieke laadpalen op wisselstroom (AC – laden tot maximum 22 kWh) zijn ook snelladers op gelijkstroom (DC) nodig. Deze technologie laat toe om de batterijen van elektrische wagens snel op te laden. Dit is soms nodig om bepaalde jobs te kunnen uitoefenen (bv. taxichauffeurs) of als mogelijkheid om onderweg de batterij bij te laden als men langere afstanden doet. 2% van de respondenten zegt reeds geïnvesteerd te hebben in snellaadinfrastructuur, terwijl 8% de intentie heeft dit te doen. 21% heeft hier geen nood aan, terwijl 14% aangeeft dat de investeringskost te hoog is. De investeringen in een snelladers is namelijk een pak hoger ten opzicht van een gewone laadpaal. Ook hier antwoordt ongeveer de helft van de ondernemers (54%) 'ik weet het nog niet'.

DREMPELS OM MET ELEKTRISCHE RIJDEN TE STARTEN

Er zijn een aantal drempels die de overstap naar elektrisch of emissievrij rijden bemoeilijken. Dit zijn drempels die naar alle waarschijnlijkheid tijdelijk zijn en geleidelijk aan zullen weggewerkt worden naarmate de markt en de technologie evolueert.

De grootste drempel om over te stappen naar een elektrische personenwagen is het rijbereik van elektrische wagens. Voor 65% van de respondenten hebben elektrische personenwagens een te beperkt rijbereik. Dit wordt op de voet gevolgd door een tweede drempel, namelijk de aankoopprijs. Voor 62% van de respondenten zijn elektrische personenwagens momenteel nog te duur om reeds de overstap te maken. Ook het aantal beschikbare modellen is voorlopig nog een rem op de verdere uitrol, zo geven 39% van de respondenten aan. We zien bovendien dat er nog heel wat vragen zijn bij de duurzaamheid van elektrisch rijden. Zo geeft 42% van de ondervraagden aan dat ze vragen hebben over de levensduur van de EV en is 41% niet overtuigd dat een EV duurzamer is dan een ICEV. Ook veiligheid, zoals het risico op brand, is een drempel. 37% geeft aan dit als een belemmering te zien. Daarnaast is er ook nog het geloof in de mogelijkheden van waterstof bij 32% van de respondenten. Uiteindelijk zien we dat 26% gelooft dat diesel en benzine toch de norm zullen blijven.

ANALYSE VAN DE RESULTATEN

We kunnen duidelijk vaststellen dat een groot aantal ondernemers momenteel op zijn minst de intentie heeft om over te stappen naar een elektrische auto in aanloop naar of vanaf 2026. Er is echter bij een groot aandeel ook een afwachtende houding die te verklaren is door verschillende factoren. Zo is er onder meer de staat van de markt, waarbij het aanbod nog behoorlijk beperkt is en de totale kosten van elektrisch rijden vaak nog boven de totale kosten van de klassieke wagen komen. Ook het aanbod aan (semi-)publieke laadpalen is momenteel nog ontoereikend om het groeiende aantal EV's de komende jaren te kunnen volgen. Het mogelijke gebrek aan voldoende aanbod kan de uitrol van elektrisch rijden beperken. Dit kan namelijk zorgen voor laadstress, iets wat we toch in zo groot mogelijke mate moeten vermijden. Door een voldoende groot aanbod aan laadpalen en bijhorende toegankelijke betaalsystemen moet de laadstress zo beperkt mogelijk worden. Het toenemen van het aantal kilometer dat je kan rijden met een EV zal hier uiteraard ook toe bijdragen. We verwijzen hier graag naar de UNIZO-nota *Oplaainfrastructuur BEV's*.

We moeten dus vermijden dat het aantal laadpalen niet meer in verhouding is met het aantal EV's. Hiervoor hebben we gewone publieke laadpalen nodig, maar ook om snellaadpalen. Een snellere uitrol van publieke laadpalen is dus noodzakelijk en hiervoor moet onder meer gekeken worden naar oplossingen die snel toepasbaar zijn, zoals het installeren van laadpunten aan verlichtingspalen. Daarnaast vormt het nog een hele uitdaging om de rotatie aan laadpalen voldoende hoog te houden, zodat iedereen de kans krijgt om op te laden. Het gebeurt nu bijvoorbeeld nog dat EV's of PHEV's (plugin hybrides) geparkeerd staan op parkeerplaatsen voor wagens die over een laadmogelijkheid beschikken, maar niet aan het laden zijn.

We stellen ook vast dat er nog heel wat scepsis is, dit konden we onder meer opmaken uit het aantal ondernemers dat zegt te zullen vasthouden aan de verbrandingsmotor, maar ook uit de antwoorden op open vragen.

Die scepsis is te verklaren door een gebrek aan kennis en vaak ook desinformatie over (de impact van) elektrisch rijden en de opwekking van de bijhorende energie. Foute informatie wordt steeds in een mum van tijd *gedebunked*. Filmpjes zoals van Test Aankoop, waarbij een rit naar Signal de Botrange helemaal de mist ingaat door een opeenvolging van fouten zijn dus zeker geen positieve stimulans voor het omschakelen. Bovendien is de impact van een aantal politieke reacties op de

beslissing van de federale regering om fiscale aftrekbaarheid vanaf 2026 enkel nog toe te kennen aan emissievrije wagens en de berichten omtrent gascentrales niet te onderschatten. Er ligt nog een grote uitdaging voor ons om de juiste informatie bij de mensen te krijgen en het vertrouwen in elektrisch rijden te doen toenemen. Naarmate meer mensen met een EV zullen kennismaken, zal het vertrouwen ongetwijfeld ook groeien. Het is nu vooral nodig om juiste en betrouwbare informatie te delen over elektrisch rijden. Ook de evolutie in de markt zou de mensen de komende tijd moeten overtuigen van het nut en de meerwaarde van EV's. Het uitfaseren van verbrandingsmotor (zoals bijvoorbeeld bij Audi en Volvo) en de verwachte lagere prijzen zouden een positieve impact moeten hebben en ons tot een point of no return moeten brengen. Bovendien zijn veel EV-rijders na de overstap niet meer te vinden om de omgekeerde stap te zetten.

EEN AANTAL MYTHES OVER ELEKTRISCH RIJDEN

Mythe: een elektrische auto is vervuilender dan een wagen met verbrandingsmotor.

Er blijven regelmatig studies opduiken die beweren dat elektrische wagens net meer uitstoten, maar deze studies worden telkens opnieuw met harde feiten weerlegd. Ze worden echter wel gretig opgepikt in verschillende media of via sociale media verder gedeeld zonder enige nuance. Het is dan ook niet evident om de juiste en betrouwbare informatie te destilleren. Het is ondertussen wetenschappelijk aangetoond dat BEV's minder vervuilen dan ICEV's. Zelfs wanneer we rekening zouden houden met de slechtste Europese energiemix (Polen) om EV's op te laden, dan nog stoot een elektrische wagen over haar levensduur minder CO₂ uit ten opzichte van de equivalenten op diesel of benzine. Door de efficiëntie van een elektromotor wordt uiteindelijk tot 58% minder energie verbruikt doorheen de levensduur van elektrische auto.

Een aantal belangrijke en toonaangevende studies:

- Hoekstra, A. & Steinbuch, M., *Comparing the lifetime green house gas emissions of electric cars with the emissions of cars using gasoline or diesel*, TUE (2020)
https://www.oliver-krischer.eu/wp-content/uploads/2020/08/English_Studie.pdf
- *How Clean are Electric Cars*, Transport & Environment (2020)
<https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/downloads/T%26E%E2%80%99s%20EV%20life%20cycle%20analysis%20LCA.pdf>

Maar wat doen we dan met al die batterijen van afgedankte auto's? Er zijn inderdaad grondstoffen nodig om batterijen te produceren. Het recyclageproces wordt echter steeds geavanceerder, efficiënter en meer Europees. Uiteindelijk worden de meeste componenten van de batterij gerecycleerd en verwerkt in nieuwe batterijen en producten. Het restmateriaal is zeer beperkt. De verwachting is bovendien dat Europa steeds meer in haar eigen batterijen kan voorzien. Zo bouwt Volkswagen 6 nieuwe fabrieken in Europa voor de productie van eigen batterijen. Dit zal de kosten ook steeds verder drukken.

Mythe: met een elektrische auto geraak je niet ver

Een elektrische auto heeft een autonomie die momenteel inderdaad kleiner is dan de autonomie van een auto met een motor die draait op benzine of diesel. Veel is afhankelijk van het batterijpakket in de wagen. Auto's die 400 kilometer kunnen rijden echter zijn geen uitzondering meer en dat aantal zal, onder meer door de snelle evolutie van batterijen, enkel toenemen. Is dat

kleiner bereik echt een belemmering? Je kan jezelf de vraag stellen hoeveel keer per jaar je effectief 300 kilometer of meer rijdt. Voor het overgrote deel van de mensen zal dit beperkt zijn tot hoogstens enkele keren per jaar. Als je dan al eens meer rijdt, dan kan je een beroep doen op het toenemend aanbod van (ultra)snellaadpalen of laadpalen onderweg of op of nabij de bestemming. Het aanbod aan laadpalen neemt dus toe, wat het eenvoudiger maakt om onderweg even aan de laadpaal te hangen. Apps als *A Better Route Planner* helpen de chauffeur om de route zo efficiënt mogelijk te plannen en na te gaan waar en hoe lang je kan laden. Af en toe even stoppen heeft bovendien een positief effect op de concentratie en dus veiligheid.

Mythe: een elektrische auto is minder brandveilig

Een veel gehoord argument tegen de EV en tegen het plaatsen van laadpalen in ondergrondse garages is dat het laden niet veilig is en er een groter brandgevaar zou zijn. Er is momenteel echter geen enkele reden om aan te nemen dat EV's meer vuur zouden vatten dan ICEV's¹. Bovendien zouden er niet meer schadelijke stoffen vrijkomen. Door de nieuwe technologie komen branden van EV's echter disproportioneel in het nieuws. Het is wel zo dat het blussen van een brandende EV meer water en koeling vraagt, maar de expertise en kennis hierover neemt toe.

CONCLUSIE

Het omschakelen naar emissievrij rijden is noodzakelijk als we onze uitstoot gevoelig willen terugdringen en werk willen maken van een duurzame omgeving. Om dit op korte termijn te realiseren moet de overheid het aantal laadpalen gevoelig gaan verhogen, maar ook het elektriciteitsnet toekomstbestendig maken. De inschattingen voor ons elektriciteitsnet zijn van die aard dat een omschakeling naar een batterij-elektrisch wagenpark in combinatie met slimme laadpalen grotendeels haalbaar is. We moeten echter ook rekening houden met de evolutie in het vrachtverkeer. Steeds meer producenten van lichte én zware vrachtwagens neigen namelijk naar een toekomstige batterij-elektrische aandrijving.

Ondernemers en bedrijven zijn wel degelijk bereid om de overstap naar een elektrisch wagenpark te zetten. Er is slechts een kleine minderheid die (voorlopig) niet bereid is de stap te zetten na 2026. Mogelijk zal de evolutie van de markt deze groep uiteindelijk ook over de streep trekken. De steeds groeiende markt zorgt voor een stijgend aantal aangeboden modellen, dalende prijzen en een groter bereik. De TCO (total cost of ownership) van de BEV komt steeds dichterbij die van een ICEV, waardoor het dus ook financieel steeds interessanter zal worden om af te stappen van diesel, benzine of CNG en te kiezen voor een BEV. Tegen 2030 zullen al meerdere autoconstructeurs niet langer auto's met een brandstofmotor aanbieden.

Uiteindelijk is de omschakeling naar elektrische personenwagens slechts één stap in het vernieuwen en verbeteren van onze mobiliteit. Alle personenwagens elektrificeren betekent niet dat onze files hiermee verdwijnen. Er moet dus nog steeds gestreefd worden naar een beter en performanter mobiliteitssysteem. Zo vormt de fiets steeds vaker een alternatief, onder meer door

¹ <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/deutschland-brandgefahr-eines-elektroautos-mit-verbrennern-vergleichbar-a-1299267.html>

de opkomst van de elektrische fiets, waardoor de afstand die men kan afleggen groter is geworden. Investerings in fietsinfrastructuur en openbaar vervoer blijven dus ook noodzakelijk, zodat voldoende alternatieven voor de auto beschikbaar zijn.

UNIZO doet volgende voorstellen:

- Zet nu heel sterk in op de uitbreidingen van het netwerk van publieke en semi-publieke laadpalen. Er is een versnelling nodig, want aan het huidige tempo komen we tekort. Kijk naar andere oplossingen, zoals laadinfrastructuur op verlichtingspalen.
- Hou de laadprijzen aan publieke (snel)laadinfrastructuur onder controle, zodat te dure tarieven geen rem vormen op de omschakeling.
- Zet in op nog betere communicatie en informatie naar bedrijven en particulieren over de voordelen van elektrisch rijden en de impact op de kosten. De onwetendheid en desinformatie is duidelijk een rem op de omschakeling naar emissievrije voertuigen. De website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be van de Vlaamse overheid is een goede eerste stap, maar moet de komende jaren actueel blijven en vooral meer bekendgemaakt worden.
- Voer een slimme kilometerheffing, waardoor niet langer het bezit, maar het gebruik belast wordt. Integreer het systeem van lage emissiezones binnen het systeem van een slimme kilometerheffing. Dit dringt de administratieve last voor bedrijven een pak terug.

Auteur:

Jochen Goekint

Adviseur Mobiliteit

UNIZO Studiedienst

jochen.goekint@unizo.be