

## **GEMEENTERAAD VAN TORHOUT VERGADERING VAN MAANDAG 18 MEI 2015**

De voorzitter opent de vergadering om 19.00 uur. Zij stelt vast dat de raad in voldoende aantal aanwezig is.

Aanwezig: Hilde Crevits; voorzitter  
Norbert De Cuyper; burgemeester  
Kristof Audenaert, Lieselotte Denolf, Eddy De Ketelaere, Elsie Desmet,  
Willy Depoorter, Rita Dewulf, Servais Deroo; schepenen  
Bart Naeyaert, Ward BaertAnnick Vanderspurt, Jos Bruynooghe, Elke Carette,  
Danny Damman, Hans Blomme, Joost Cuvelier, Jurgen Claus, Mieke Verduyn,  
Pieter Billiet, Vanessa Jodts, Bertrand Vander Donckt, Steve Becelaere,  
Eva Maes, Paul Dieryckx; raadsleden  
Tom Vandenberghe; secretaris.

Verontschuldigd: Martine Vanwalleghem en Ellen de Brabander, raadsleden.

### **OPENBARE ZITTING**

De voorzitter vraagt met betrekking tot de schriftelijke vragen en amendementen om de daartoe bestemde formulieren te gebruiken.

#### **1. Verslag over de vorige zitting**

Er zijn geen opmerkingen, bijgevolg is het verslag over de vergadering van 20 april 2015 verondersteld te zijn goedgekeurd.

#### **2. Mededelingen**

Schepen De Ketelaere leidt toelichting rond de heraanleg van de Oostendestraat in. Diensthoofd An Wostyn geeft aan de hand van een powerpointvoorstelling een stand van zaken.

#### **3. Verkeer - aanvullend gemeentelijk verkeersreglement - wijziging**

Bespreking.

De burgemeester licht het agendapunt toe.

Gevolgd door een toelichting bij twee amendementen ingediend door Eva Maes.

Amendement 1: De wijziging in de parkeerduurbepanking tot 1 uur in de Industrielaan schrappen.

Argumentatie: dit kan een precedent worden voor andere winkerkernen om ook uitzonderingen of inperkingen te vragen.

Amendement 2: De blauwe zones in de stad enkel te laten gelden van maandag tot vrijdag.

Argumentatie: dit in het belang van de middenstand, gezien het feit dat er zich slechts parkeerproblemen voordoen op schooldagen.

Elke Carette is van oordeel dat het voorstel om in de Papebrugstraat een zoen en vroemzone aan te leggen een goed voorstel is, maar dit houdt in dat men op schooldagen tussen 7.30 uur en 16.30 uur daar slechts voor maximum 5 minuten mag parkeren.

Ze vraagt zich af of het niet beter zou zijn om deze periode in te korten en te beperken tot de periode wanneer de school begint en eindigt. Anders kan men daar totaal niet meer parkeren op schooldagen, in een straat die toch ook zeer dicht bij de Markt gelegen is. Dit kan met 1 enkel onderbord mogelijk worden gemaakt.

Wat de Industrielaan betreft is raadslid Elke Carette akkoord om de tijdsduur van blauwe zone te veranderen naar maximum 1 uur, maar zij herinnert zich de vraag van collega Maes van enkele maanden terug waarin zij vroeg om de blauwe zone in de Bruggestraat op zaterdag op te heffen. De burgemeester antwoordde toen dat hij niet wou werken met 2 maten en 2 gewichten en hij geen afwijkingen wenste toe te staan. Raadslid Elke Carette denkt dat hij dit nu juist wel doet met de blauwe zone in de Industrielaan te veranderen naar maximum 1 uur terwijl overal elders in de stad de duurtijd van de blauwe zone 2u30min bedraagt.

Het is dan ook het ideale moment om de blauwe zone in de Bruggestraat op zaterdag op te heffen, zoals trouwens door vele ouders gevraagd wordt die met hun kinderen op zaterdag naar de KM gaan. Trouwens die blauwe zone werd ingevoerd omwille van de school en die is dicht op zaterdag. Dit kan mogelijk worden gemaakt met 1 enkel onderbord.

Paul Dieryckx stelt dat het basisprincipe 'hoe meer beweging op een parkeerzone hoe meer plaats er is om te parkeren' voor zijn fractie belangrijk is. Wat de Guido Gezellelaan en ook andere

plaatsen in de stad betreft, vraagt zijn fractie dat de parkeerplaatsen voor personen met een handicap voldoende groot zijn.

Burgemeester meent wat de Papebruggestraat betreft het idee voor verschillende regelingen naargelang het tijdstip te ingewikkeld zal zijn.

Jürgen Claus vindt het voorstel zoals het nu voorligt te warrig en vreest onduidelijkheid voor de automobilist.

Jos Bruynooghe onderschrijft de stelling van de burgemeester dat er op het oude containerpark voldoende parkeerplaatsen zijn.

#### Stemming amendement 1.

Het amendement wordt verworpen met 21 stemmen neen tegen 4 stemmen ja

H. Crevits, N. De Cuyper, K. Audenaert, L. Denolf, E. De Ketelaere, E. Desmet, W. Depoorter, R. Dewulf, S. Deroo, Bart Naeyaert, Annick Vanderspurt, Jos Bruynooghe, Elke Carette, Danny Damman, Hans Blomme, Joost Cuvelier, Mieke Verduyn, Pieter Billiet, Vanessa Jodts, Bertrand Vander Donckt en Paul Dieryckx, stemmen neen.

#### Stemming amendement 2.

Het amendement wordt verworpen met 20 stemmen neen tegen 5 stemmen ja

H. Crevits, N. De Cuyper, K. Audenaert, L. Denolf, E. De Ketelaere, E. Desmet, W. Depoorter, R. Dewulf, S. Deroo, Bart Naeyaert, Annick Vanderspurt, Jos Bruynooghe, Danny Damman, Hans Blomme, Joost Cuvelier, Mieke Verduyn, Pieter Billiet, Vanessa Jodts, Bertrand Vander Donckt en Paul Dieryckx, stemmen neen.

#### Stemming.

Het oorspronkelijke ontwerp van besluit wordt door de raad aangenomen met 20 stemmen ja.

De heer W. Baert, de heer J. Claus, de heer S. Becelaere en mevrouw E. Maes stemmen neen.

Mevrouw Elke Carette onthoudt zich.

Gelet op de nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988;

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005;

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968;

Gelet op het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Gelet op het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens;

Gelet op de omzendbrief MOB/2009/01 van april 2009;

Gelet op het aanvullend gemeentelijk verkeersreglement van 17 september 1984, meermaals gewijzigd en aangevuld;

Gelet op het voorstel van de lokale politie om in de Papebrugstraat van de Viaductstraat tot de Spinneshoekstraat het betalend parkeren op te heffen en er de voor schoolbussen voorbehouden parkeerplaats te verwijderen, om in de plaats daarvan er de parkeerduur op schooldagen van 7.30 uur tot 16.30 uur tot maximum 5 minuten te beperken zodat dat deel van de Papebrugstraat kan gebruikt worden als Zoen & Vroem zone om er schoolkinderen af te zetten en op te halen, maar er buiten die uren en in de schoolvakanties geen beperkingen t.a.v. het parkeren op te leggen;

Overwegende dat voornoemd voorstel ook voorziet om op de parkeerplaatsen in de Viaductstraat en op het Stationsplein de parkeerduur te beperken tot maximum 2 ½ uur zodat die parkeerplaatsen, die momenteel vooral voor lang parkeren worden gebruikt, beschikbaar blijven voor kort en middellang parkeren t.b.v. het handelsapparaat, de onderwijsinstellingen en de bewoners;

Overwegende dat het Dagelijks Bestuur van de Verkeerscommissie en het Begeleidingscomité Parkeerbeleid gunstig advies hebben verleend aan het voorstel van de Lokale Politie; dat er voor lang parkeren in de directe omgeving voldoende capaciteit beschikbaar blijft op de onlangs nieuw aangelegde parking 'Guido Gezelle' (oud containerpark); dat beide in hun advies aanbevelen ook in de Stationsstraat, omwille van de duidelijkheid, dezelfde parkeerduur beperking in te voeren en op parking Guido Gezelle 4 parkeerplaatsen voor personen met een handicap aan te leggen, en op het stationsplein nabij de uitgang van het station 1 extra parkeerplaats voor personen met een handicap bij te voorzien;

Gelet op de vraag van de handelaars van de Industrielaan om in hun straat in de parkeerstrook kant handelszaken de parkeertijd die momenteel maximum 2 ½ uur bedraagt te beperken tot maximum 1 uur, en het gunstig advies daarover van het Begeleidingscomité Parkeerbeleid;

#### **BESLUIT**

Artikel 1 - In artikel 13 van het aanvullend verkeersreglement wordt in litt. c) volgende locatie bijgevoegd:

- aan de achterkant van het station op het oude containerpark: parking Guido Gezelle;

Artikel 2 - In artikel 13 van het aanvullend verkeersreglement wordt in litt. d) volgende locatie bijgevoegd:

- in de Guido Gezellelaan, op de parking Guido Gezelle: vier plaatsen;

In hetzelfde artikel wordt volgende aanpassing aangebracht: "nabij het station: één plaats aan de uitgang station en één plaats op het Stationsplein, nabij de Stationsstraat" wordt vervangen door "nabij het station: twee plaatsen aan de uitgang v/h station en één plaats op het Stationsplein, nabij de Stationsstraat".

Artikel 3 - In artikel 13ter litt. a) van het aanvullend gemeentelijk verkeersreglement wordt volgende aanpassing aangebracht: "in de Papebrugstraat: te hoogte van huis nummer 2" wordt vervangen door "in de Papebrugstraat: ter hoogte van het kruispunt met de Spinneshoofstraat".

Artikel 4 - In Artikel 13quater van het aanvullend gemeentelijk verkeersreglement worden onder litt. a) volgende locaties bijgevoegd:

- in de Viaductstraat;
- in de Stationsstraat;
- op de parking naast het stationsgebouw;
- op het stationsplein;

Artikel 5 - In artikel 13quater van het aanvullend verkeersreglement wordt in litt. c) volgende aanpassing aangebracht: "De maximum parkeertijd is er beperkt tot 2 ½ uur" wordt vervangen door "De maximum parkeertijd is er beperkt tot 1 uur".

In hetzelfde lid wordt "in de Aartrijkestraat op parking administratief centrum O.C.M.W." geschrapt. Aan hetzelfde artikel wordt een litt. d) toegevoegd dat als volgt luidt:

"In het stadscentrum worden volgende zones met beperkte parkeertijd (blauwe zone) voorzien. De maximum parkeertijd is er beperkt tot 2 ½ uur.

- in de Aartrijkestraat op parking administratief centrum O.C.M.W.

Deze maatregel wordt aangeduid door middel van de verkeersborden E9a waarop de parkeerschijf is afgebeeld, aangevuld met een onderbord "MAXIMUM 2 ½ UUR", aangebracht op borden met witte achtergrond die het begin en einde van de zone aanduiden."

Artikel 6 - Na artikel 13sexies van het aanvullend verkeersreglement wordt een nieuw artikel 13septies ingevoegd. Dit artikel luidt als volgt: "Plaatselijk kan een zone voorzien worden waar de toegelaten parkeerduur gedurende een bepaald gedeelte van de dag en/of het jaar beperkt wordt; de zogenaamde Zoen & Vroem zones.

a) In het stadscentrum wordt op volgende locaties een Zoen & Vroem zones voorzien:

- in de Papebrugstraat: tussen de Spinneshoofstraat en de Viaductstraat plaatselijk aan de rechterkant van de straat;

De maatregel wordt aangeduid door de verkeersborden E9a, aangevuld met onderbord "MAXIMUM 5 MINUTEN TUSSEN 7.30 U EN 16.30 U OP SCHOOLDAGEN"

Artikel 7 - Onderhavig besluit wordt voor kennisgeving overgemaakt aan de Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Vlaams Gewest.

Een afschrift van dit besluit wordt voor kennisgeving overgemaakt aan de Gouverneur van West-Vlaanderen, aan de griffie van de politierechtbank te Brugge, en aan de griffie van de correctionele rechtbank te Brugge.

#### **4. Cultuurcentrum - wijziging samenstelling Raad van Bestuur cultuurcentrum de Brouckere**

Stemming.

Dit besluit wordt goedgekeurd met eenparigheid.

Gelet op de wet van 16 juli 1973 waarbij de bescherming van de ideologische en filosofische strekkingen gewaarborgd wordt;

Gelet op het decreet van 28 januari 1974 betreffende het Cultuurpact, inzonderheid artikel 9;

Gelet op het decreet Lokaal Cultuurbeleid van 6 juli 2012;

Gelet op het Organiek Reglement van het beheersorgaan stedelijk cultuurcentrum de Brouckere van 23 december 2013;

Gelet op de bepalingen van het gemeentedecreet, inzonderheid art. 42 §3;

Overwegende dat bij ontslag van een lid uit de Raad van bestuur deze vervangen moet worden door iemand van dezelfde politieke strekking;  
Gelet op de voorstellen tot vervanging van de politieke fractie CD&V;  
Gelet op het besluit van gemeenteraad van 27 mei 2013 inzake samenstelling beheerraad cultuurcentrum de Brouckere;  
Gelet op het Gemeentedecreet;

**BESLUIT:**

Enig artikel - Goedkeuring wordt verleend aan het mandaat van het volgend lid van de Raad van bestuur van het cultuurcentrum de Brouckere:

- Mevrouw Nancy Vanhoutte, Beckhofstraat 53, 8820 Torhout vervangt mevrouw Martine Vanhecke als afgevaardigde van CD&V.

**5. Verenigingen - De Mandel CV - buitengewone algemene vergadering van 28 april 2015 - bespreking van de agenda - kennisneming**

Bespreking.

Raadsleden Paul Dierckx en Jürgen Claus stellen dat dit te laat is. Tussen de postdatum van de brief en het moment van inschrijving liggen er drie weken. Dit had desnoods tijdens de zitting van april in de mededelingen moeten vermeld worden. De secretaris zal dit laten onderzoeken.

Kennis wordt genomen van het besluit van het college van burgemeester en schepenen van 16 april 2015 houdende bespreking en goedkeuring van de agenda van de buitengewone algemene vergadering van bouwmaatschappij De Mandel cv die doorging op 28 april 2015.

**6. Belastingen - retributie op het gebruik van parkeerplaatsen uitgerust met parkeerautomaten - wijziging**

Bespreking.

Jürgen Claus vindt het goed dat het misbruik van het gratis ticket nu opgelost wordt door 2 X per dag gratis ticket van 30' via ingave nummerplaat.

Wel drie opmerkingen: Waarom kan je geen ticket nemen van langer dan 2,5u? Dit zou nochtans beter zijn voor de handelszaken en de horeca. Waarom blijft het stadsbestuur het 'onlogisch tarief' hanteren van 20 cent per 10' voor het laatste half uur bij ticketnamen van 2,5u?

Waarom is het minimum ticket altijd 30 cent voor 30'?

Ons voorstel op deze vragen:

Ticket kunnen nemen van onbepaalde duur te betalen aan 10 cent per 10'.

Logisch N-VA tarief voor 2,5u aan 10 cent per 10': dus 1,5 euro i.p.v. onlogische 1,8 euro

Minimum ticket van 10 cent voor 10'

Jürgen Claus vraagt om een parkeerkaart voor 6 euro per dag te koop te stellen. Zowel voor aannemers als voor gewone burger. De Burgemeester zal een duidelijk antwoord hieromtrent schriftelijk overmaken.

Bertrand Vanderdonck vindt het op zich een goed voorstel maar mist een totaalvisie op het parkeerbeleid in het algemeen. De voorgestelde maatregel mag geen los element zijn maar moet passen binnen een groter geheel. Hij vraagt ook om de maatregelen goed te communiceren.

Burgemeester antwoordt op vraag 1. Hij wijst op de diverse vragen die hieromtrent gesteld werden vanuit verschillende hoeken. Men wilde het langer dan 2,5 uur parkeren ontmoedigen.

Schepen Audenaert vindt dat de voorgestelde tarieven zeer redelijk zijn. Men kan nog altijd zeer goedkoop parkeren in Torhout.

Burgemeester verwijst naar de verkeerscommissie. Ingrepen gebeuren niet zomaar maar meestal op vraag van burgers of andere belanghebbenden. Men probeert teveel wijzigingen te vermijden. Men probeert altijd het geheel in ogenschouw te nemen en het algemeen belang na te streven.

De burgemeester stelt dat die communicatie op tijd zal gebeuren.

Stemming.

Hierop wordt het besluit goedgekeurd met 15 stemmen ja.

De heer Ward Baert, de heer Jos Bruynooghe, mevrouw Elke Carette, de heer Danny Damman, de heer Jürgen Claus, mevrouw Vanessa Jodts, de heer Bertrand Vander Donckt, de heer Steve Becelaere, mevrouw Eva Maes en de heer Paul Dieryckx onthouden zich.

Gelet op het besluit van 17 december 2012 houdende vaststelling van de retributie op het gebruik van parkeerplaatsen uitgerust met parkeerautomaten;

Gelet op het besluit van 23 december 2013 tot wijziging van de tarieven inzake het gebruik van parkeerplaatsen uitgerust met parkeerautomaten;

Gelet op het addendum nr. 3 bij de beheersovereenkomst voor parkeerautomaten van 23 mei 2001, afgesloten tussen de stad en Besix Park nv n.a.v. vandalisme bij 4 van de 21 parkeerautomaten

Overwegende dat de nieuwe toestellen de mogelijkheid bevatten om elektronisch of digitaal te betalen ;

Gelet op artikel 42 van het gemeentedecreet;

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen;

**BESLUIT:**

Artikel 1 - Artikel 1 van ons besluit van 23 december 2013 houdende wijziging van de tarieven op het gebruik van parkeerplaatsen uitgerust met parkeerautomaten, wordt vervangen als volgt:

Voor de bestuurder die opteert voor gratis parkeren: 30 minuten gratis parkeertijd, beperkt tot eenmaal in de voormiddag en eenmaal in de namiddag, met verplicht ticket na ingave nummerplaat

- TARIEF 1:

voor de bestuurder die opteert voor een beperkte parkeertijd (maximum 2 u en 30 min): 0,60 EUR per uur voor de eerste 2 uren en 0,60 EUR voor het laatste halfuur met een minimum inworp van 30 eurocent

Deze retributie wordt betaald door :

- het inbrengen van de nodige muntstukken overeenkomstig de instructies aangebracht op de toestellen

- door middel van sms-parkeren volgens de instructies van de provider of volgens de wijze aangeduid op het toestel

- door het gebruik van een betaalkaart, op de wijze aangeduid op het toestel

- TARIEF 2:

de bestuurder die zonder andere tijdsbeperking verkiest te parkeren op plaatsen uitgerust met een parkeerautomaat, kan parkeren tegen betaling van een naheffing van 18,00 EUR voor een parkeertijd van 4 u ingaand vanaf het tijdstip van het uitreiken van de retributiebon.

Deze retributie wordt betaald door overschrijving of storting op de specifieke rekening voor de inning van het retributietarief, overeenkomstig de richtlijnen vermeld op het parkeerticket dat door de parkeerwachter op het voertuig wordt aangebracht;

- BIJZONDERE TARIEVEN:

o Gemeentelijke parkeerkaart voor bewoners: 15,00 EUR per jaar.

o Gemeentelijke parkeerkaart voor aannemers:

▪ kostprijs per kwartaal (3 maand): 100,00 EUR

▪ kostprijs per half jaar (6 maand): 175,00 EUR

▪ kostprijs per jaar (12 maand): 300,00 EUR

o Gemeentelijke parkeerkaart voor medici (huisartsen, thuisverpleegkundigen, kinesisten ...): 15,00 EUR per jaar

o Gemeentelijke parkeerkaart voor huisartsen met voorbehouden plaats: 30,00 EUR per jaar

o Voor het parkeren gebruik makend van een dagkaart: 6,00 EUR per dag

De tarieven zijn van toepassing elke dag van 09.00 uur tot 18.00 uur, met uitzondering van de zondagen en wettelijke feestdagen en in voorkomend geval de dagen waarop door het stadsbestuur een vrijstelling van het betalen van retributie wordt voorzien.

Artikel 2 - Alle overige bepalingen van het reglement van 17 december 2012 blijven behouden.

Artikel 3 - Dit reglement zal voor verder gevolg aan de Hogere Overheid worden overgemaakt.

## **7. Politie - vaststelling gemeentelijke dotatie aan politiezone Kouter - dienstjaar 2015**

Stemming.

Dit besluit wordt goedgekeurd met eenparigheid.

Gelet op de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, in bijzonder artikel 40, derde en zesde lid en artikel 71, eerste lid; Gelet op het Koninklijk Besluit van 5 september 2001 houdende het Algemeen Reglement op de boekhouding van de lokale politie;

Gelet op artikel 16 van het decreet van 15 juli 2002 houdende wijziging van het toezichtdecreet van 28 april 1993, inzonderheid van het artikel 29;

Overwegende dat de politiebegroting voor 2015 werd vastgesteld in de politieraad van 11 maart 2015;

Overwegende dat bij de bepaling van de werkingstoelagen 2015 rekening werd gehouden met de verdeelsleutel zoals bepaald in het koninklijk besluit van 16 november 2001 houdende de nadere

regels inzake de berekening en de verdeling van de gemeentelijke dotaties in de schoot van een meergemeente politiezone;  
Overwegende dat dit bedrag 32,482% vormt van het werkingstekort van politiezone Kouter gedurende het dienstjaar 2015;  
Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen;

**BESLUIT:**

Enig artikel – De bijdrage van stad Torhout voor 2015, zijnde 1.816.284 EUR in het eigen dienstjaar, goed te keuren en toe te kennen aan de politiezone Kouter- Gistel, Ichtegem, Jabbeke, Oudenburg, Torhout.

**8. Motie betreffende de uitvoering van de instandhoudingsdoelstellingen en de gevolgen van de programmatische aanpak stikstof**

De voorzitter van de gemeenteraad verlaat de vergadering gezien de motie gericht is aan de Vlaamse regering. De burgemeester neemt het voorzitterschap voor dit punt over.

Bespreking.

Elke Carette licht de motie toe.

De burgemeester verwijst naar de stemming van een gelijkaardige motie in de provincieraad. Bart Naeyaert stelt dat zijn fractie akkoord kan gaan met de motie. Hij schetst de historische context van de Europese maatregel en de redenen waarom deze werd ingevoerd. Hij erkent dat het voor veel landbouwbedrijven een grote uitdaging is. Hij is van oordeel dat de motie ondersteunend moet zijn. Hij wijst op het belang van het flankerend beleid ter zake die de Vlaamse regering moet ontwikkelen. Hij vindt ook dat de vooropgestelde natuurdoelstellingen moeten gehaald worden. De beschikbare middelen inzake natuur moeten in eerste orde daarop gericht zijn. Hij meent dat er verder moet ingezet worden op wetenschappelijk onderzoek want veel is nog niet geweten omtrent de impact van bepaalde landbouwactiviteiten. De voorgestelde timing omtrent het vastleggen of het verkleinen van de zoekzones moet versneld worden zodat zekerheid kan verschaft worden ten aanzien van de landbouwers. Hij vindt dat het streven naar duurzaamheid zowel de natuurdoelstellingen moet dienen maar ook oog moet hebben voor de economische leefbaarheid van de landbouwbedrijven.

Raadslid Damman verlaat de vergadering.

Toelichting amendement van Bertrand Vanderdonckt:

Artikel 1 - De gemeenteraad dringt er bij de Vlaamse regering op aan dat:

8. Er voldoende middelen worden vrijgemaakt om concreet werk te maken van het herstel en behoud van de bestaande Europees beschermde habitats om hen in een goede staat van instandhouding te brengen en te houden, zodat op termijn nog zwaardere ingrepen vermeden kunnen worden.

9. Er een trajectbegeleiding voorzien wordt voor de rode en de oranje bedrijven via een totale aanpak en op maat van elk bedrijf, zowel op economisch, juridisch en sociaal vlak.

Bovenstaande punten hadden wij graag toegevoegd gezien in de motie.

Raadslid Ward Baert stelt dat zijn fractie het voorstel zal steunen omdat het moet. Hij verwijst naar de tussenkomst van zijn fractie op de provincieraad waar eenzelfde motie voorlag.

Stemming amendement:

Het amendement bij agendapunt 8, met name het toevoegen in Artikel 1 van een punt 8 en 9, wordt met eenparigheid goedgekeurd.

De heer D. Damman neemt niet deel aan deze beraadslaging en stemming.

Stemming motie:

Het aldus geamendeerde ontwerp van besluit wordt in zijn geheel door de raad aangenomen met eenparigheid.

De heer D. Damman neemt niet deel aan deze beraadslaging en stemming.

Gelet op het gemeentedecreet;

Gelet op de beslissing van de Vlaamse regering van 23 april 2014 waarmee de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) definitief werden goedgekeurd en tevens de basis werd gelegd voor de opmaak van een Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in Vlaanderen;

Gelet op de beslissing van de Vlaamse regering van 23 april 2014 om de programmatische aanpak gefaseerd te realiseren;

Gelet op de beslissing van de Vlaamse regering van 23 april 2014 om de instelling van een herstructureringsprogramma goed te keuren en bij de goedkeuring van de inrichtingsnota de nodige middelen vrij te maken ter financiering van het herstructureringsprogramma;

Gelet op de beslissing van de Vlaamse regering van 30 januari 2015 waarbij een flankerend beleid goedgekeurd werd voor landbouwbedrijven die in hun bedrijfsvoering het zwaarst getroffen worden door de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen (IHD's);

Overwegende dat de veehouders door de Vlaamse overheid in het najaar 2014 per brief, indicatief werden geïnformeerd over de bijdrage van hun bedrijf aan de stikstofneerslag op de speciale beschermingszone;

Overwegende dat ook in onze stad een aantal landbouwbedrijven op de hoogte werden gebracht dat hun vergunde economische activiteiten een betekenisvolle aantasting veroorzaken op een nabijgelegen speciale beschermingszone waardoor ze via het instrument van de passende beoordeling, zware gevolgen kunnen ondervinden bij de hernieuwing, wijziging of uitbreiding van hun vergunning, wat zwaar ingrijpt op de ontwikkelingsperspectieven van deze bedrijven;

Overwegende dat de PAS tot doel heeft enerzijds de milieudruk te verminderen zodat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn gerealiseerd kunnen worden zonder de continuïteit van de vergunningverlening en de socio-economische activiteiten in het gedrang te brengen en anderzijds door op termijn ontwikkelingsruimte voor deze economische activiteiten te creëren;

#### **BESLUIT:**

Artikel 1 - De gemeenteraad dringt er bij de Vlaamse regering op aan dat:

1. de huidige en zeer ruim afgebakende zoekzones zo snel als mogelijk en ten allerlaatste tegen 1 juli 2015 worden herleid tot meer realistische proporties waarbij niet enkel rekening wordt gehouden met de ecologische potenties, maar evenzeer met socio-economische factoren;

2. de veehouderijen, die actief zijn in de nabijheid van deze speciale beschermingszones, niet langer gehypothekeerd worden in de ontwikkeling van hun economische activiteiten. Dat hen een zo groot mogelijke rechtszekerheid geboden wordt op lange termijn;

3. per habitatrichtlijngebied een transparante monitoring wordt uitgevoerd om de gunstige staat van instandhouding vast te stellen. En bij het bereiken van deze gunstige staat, de landbouwbedrijven ook de rechtszekerheid dienen te verkrijgen;

4. er werk gemaakt wordt van de doorstroming van informatie aan de landbouwers, lokale overheden, zowel aan de lokale administraties;

5. naast het flankerend beleid voor de zwaarst getroffen rode bedrijven, ook verder gewerkt wordt aan een aanpak voor de oranje bedrijven. Omdat de huidige overgangsregeling niet werkbaar is voor deze bedrijven, dienen snel via de voorlopige PAS mogelijkheden geboden te worden voor deze oranje bedrijven;

6. er ook voor andere sectoren die impact hebben op deze habitatrichtlijngebieden maatregelen genomen worden. Momenteel voelt de landbouwsector zich geïsoleerd en krijgt deze heel wat maatregelen opgelegd terwijl andere sectoren buiten schot blijven;

7. er voldoende middelen worden vrijgemaakt om de inspanningen van de landbouwers te vergoeden;

8. Er voldoende middelen worden vrijgemaakt om concreet werk te maken van het herstel en behoud van de bestaande Europees beschermde habitats om hen in een goede staat van instandhouding te brengen en te houden, zodat op termijn nog zwaardere ingrepen vermeden kunnen worden.

9. Er een trajectbegeleiding voorzien wordt voor de rode en de oranje bedrijven via een totale aanpak en op maat van elk bedrijf, zowel op economisch, juridisch en sociaal vlak.

Bovenstaande punten hadden wij graag toegevoegd gezien in de motie.

Raadslid Ward Baert stelt dat zijn fractie het voorstel zal steunen omdat het moet. Hij verwijst naar de tussenkomst van zijn fractie op de provincieraad waar eenzelfde motie voorlag.

Artikel 2 - De gemeenteraad engageert zich om:

1. de SBZ-platforms (speciale beschermingszone) van nabij op te volgen en landbouwers maximaal te ondersteunen.

2. het natuurbeleid in de gemeente te focussen op natura 2000.

Artikel 3 - De gemeenteraad kan zich ten opzichte van de Vlaamse regering met de implementatie van de IHD en de uitvoering van de PAS alleen akkoord verklaren als op zijn minst aan bovenstaande eisen is voldaan.

Artikel 4 - Een afschrift van deze beslissing wordt overgemaakt aan de Vlaamse minister voor Leefmilieu.

Artikel 5 - Van dit besluit zal worden kennis gegeven aan de provinciegouverneur van West-Vlaanderen met het oog op de uitoefening van het bestuurlijk toezicht.

## **9. Vragen en voorstellen namens de fractie N-VA betreffende:**

### **- veiligheid aan de schoolpoort**

Mevrouw Eva Maes heeft hieromtrent de volgende verklarende nota ingediend:

'Wij willen vanuit de N-VA-fractie het voorstel indienen om aan iedere schoolomgeving in Torhout elektronische borden te plaatsen die een variabel zone 30 aanduiden. Op volgende plaatsen kan men dergelijk borden al terugvinden: Viaductstraat, Rijselstraat, Rozeveldstraat.

Aan scholen waar nog geen elektronische borden staan is een permanente zone aangeduid met kleine vaste borden. Deze borden geven een constante snelheidsbeperking aan met als resultaat dat bijna elke bestuurder deze beperking negeert.

De elektronische borden zijn zeer duidelijk wanneer ze in werking zijn en leggen een maximumsnelheid op wanneer het echt van doen is, voor en na de schooluren.

Op de wijk Maria Assumpta en Sint-Jozef Arbeider is er in de ene straat een snelheidsbeperking volgens de schooluren en in de andere straat een permanente snelheidsbeperking, en dit voor dezelfde schoolomgeving.

Concreet is ons voorstel om de snelheidsbeperking die in de omliggende straten gelden te behouden maar een zone 30 inlassen bij aanvang en einde van de schooluren. Bijvoorbeeld in de Bruggestraat aan de site van Huize Tordale geldt snelheidsbeperking van 50 km/uur, bij aanvang en einde van de schooluren licht de beperking van 30 km/u op om de alertheid bij de bestuurder op te wekken.'

Bespreking.

Antwoord van de burgemeester:

In Torhout werden de zones 30 ingevoerd in 2004. Er zijn 2 soorten: de bijzondere zone 30 (hierna gewone zone 30 genoemd) en de bijzondere zone 30 in schoolomgevingen (hierna zone 30 in schoolomgevingen genoemd). Een zone 30 in schoolomgevingen kan permanent zijn of variabel.

In Torhout is er op 3 plaatsen een gewone zone 30:

- in het stadscentrum;
- op de wijk Don Bosco;
- de dorpskern van Wijnendale;

zijn er 4 permanente zones 30 in schoolomgevingen:

- in Maria Assumpta (Korenbloemstraat);
- in Sint-Henricus (Sint-Henricusstraat);
- in Driekoningen (Steenveldstraat en Zeeweg);
- in Goede Herder (Zwevezelestraat en Herderstraat);

en 5 variabele zones 30 in schoolomgevingen:

- in Maria Assumpta (Rozeveldstraat);
- t.h.v. Tordale (Bruggestraat);
- t.h.v. Campus Houtland (Rijselstraat);
- t.h.v. Sivi (Viaductstraat);
- op Driekoningen (Aartrijkestraat).

Er is een aanzienlijk verschil in de procedure voor de aanleg van een gewone zone 30 of voor een zone 30 in schoolomgevingen. Voor de aanleg van een gewone zone 30 moet een omslachtige en langdurige procedure doorlopen worden die onder andere voorziet in een informatievergadering voor de bevolking en in overleg met de veiligheid- en urgentiediensten. Daarentegen kan een zone 30 in schoolomgeving op relatief korte tijd en zonder speciale procedure ingesteld worden. Nadeel is wel dat de zone 30 in dat geval beperkt moet blijven tot 150m voor en 150m na de schoolpoort.

Alle schoolomgevingen onderbrengen in een variabele zone 30 zou onvoldoende meerwaarde zijn voor de verkeersveiligheid. Het zou bovendien te duur zijn in verhouding tot de meerwaarde.

Waarom is voor de huidige situatie gekozen en biedt het voorstel onvoldoende meerwaarde?

Soms bevinden scholen zich dicht bij elkaar. Soms hebben scholen meerdere in- en uitgangen. Dikwijls gaat het over een combinatie van beide. De scholen in het centrum, en de basisscholen op de wijk Don Bosco en in de dorpskern van Wijnendale zijn hiervan mooie voorbeelden. Omwille van de vele scholen of in- en uitgangen is hier destijds telkens geopteerd voor een gewone zone 30. Daardoor konden meteen ook grotere gebieden als zone 30 afgebakend worden. Een goede zaak voor de leefbaarheid en het veiligheidsgevoel. Het kan toch niet de bedoeling zijn binnen deze gebieden de toegelaten snelheid opnieuw te verhogen naar 50km/u en er variabele zones 30 te voorzien? Zou dat geen grote stap terug zijn?

De 4 schoolomgevingen waar momenteel een permanente zone 30 bestaat zijn allen gelegen langs straten waar de verkeersfunctie achtergesteld is t.o.v. de verblijfsfunctie. Vandaar dat destijds voor een permanente zone 30 werd gekozen. Op dergelijke plaatsen de toegelaten snelheid opnieuw verhogen naar 50km/u en er in plaats daarvan een variabele zone 30 invoeren zou een verkeerd signaal zijn. In die schoolomgevingen zijn veeleer infrastructurele ingrepen nodig om de toegelaten maximum snelheid af te dwingen. Neem als voorbeeld Driekoningen waar as verschuivingen en verkeersdrempels werden aangelegd. De zone omvat wel een groter gebied dan enkel de omgeving van de school. Hierdoor kreeg Driekoningen het karakter van een gewone zone 30.

4 van de 5 schoolomgevingen die zich momenteel in een variabele zone 30 bevinden zijn gelegen langs invalswegen met een belangrijke verkeersfunctie. Destijds is geoordeeld dat langs die wegen



buiten start- en einde van de schooltijd een snelheidsbeperking van 30 km/u opleggen niet zinvol of afdwingbaar was. De Viaductstraat is geen invalsweg. Hier speelde het wegbeeld een belangrijke rol bij de keuze om er een variabele zone 30 van te maken i.p.v. de straat op te nemen in de gewone zone 30 van het centrum.

Waarom is het voorstel te duur in verhouding tot de meerwaarde?

Om een zone af te bakenen moeten minstens 4 verkeersborden (2xF4A/2xF4B) geplaatst worden. Per bijkomende straat die in een zone opgenomen wordt moeten telkens 2 verkeersborden (1xF4A/1xF4B) bijgeplaatst worden. Elektronische verkeersborden zijn duur. Reken maar op minstens 5.000 euro per bord (d.i. zonder voedingskabels en sturing). Er zijn ook elektronische verkeersborden op zonne-energie. Die hebben geen voedingskabels of externe sturing nodig. Ze zijn wel duurder. De 4 permanente zones omvormen tot variabele zones zou m.a.w. minstens  $18 \times 5.000 = 90.000$  kosten. Dit is een hoge kostprijs in verhouding tot de meerwaarde die de ingreep oplevert voor de verkeersveiligheid.

Er is een alternatief met een groter effect voor een kleinere prijs!

Mogelijks compromis

Het voorstel van NV-A wijst terecht op een pijnpunt: bestuurders negeren al te vaak de snelheidslimiet. Permanente zones 30 in schoolomgevingen omvormen tot variabele zones 30 is echter niet de beste oplossing. Elektronische sensibilisatieborden zijn een beter alternatief. Deze borden kunnen geprogrammeerd worden om afhankelijk van de gemeten snelheid een bepaalde boodschap of pictogram tonen. Ze zijn ook verplaatsbaar. Een aantal van dergelijke borden, die dan afwisselend in de verschillende schoolomgevingen geplaatst worden, zal wellicht een groter effect hebben op het gedrag van de chauffeurs dan variabele verkeersborden. Bovendien zal ook de kostprijs een stuk lager zijn aangezien je minder borden nodig hebt.'

Raadslid Eva Maes bedankt voor het uitvoerig antwoord van de burgemeester en het feit dat het bestuur de bezorgdheid deelt.

### **- het verbeteren van de parkeermogelijkheden in de Moldastraat**

De heer Ward Baert heeft hieromtrent de volgende verklarende nota ingediend:

'De Moldastraat is een straat in een Torhoutse wijk met huurwoningen van De Mandel. Aan weerszijden van de weg ligt een groenstrook, door de bewoners (?) vaak als gazon onderhouden en op bepaalde plaatsen als verhard voetpad aangelegd. Op één plaats heeft de bewoner zelfs zijn tuin tot aan de straat uitgebreid.

Volgens de politie die met een grote regelmaat de foutparkeerders op de vingers tikt, mag je niet op het voetpad, noch op de berm (voetpad?) staan, want dat is voor voetgangers hinderlijk. Wel mag je aan beide kanten van de straat parkeren, maar dan wel op de rijbaan.

In dat geval echter kunnen personenwagens nog nauwelijks door. Voor bredere voertuigen is er geen doorkomen aan. Als iedereen reglementair parkeert kunnen grotere bestelwagens, brandweerwagens, ambulances of vuilniswagens de straat niet meer in. Die proberen het dan vaak toch, waarbij al vaker zijspiegels sneuvelden. Parkeren voor de garagepoort is ook niet altijd mogelijk zonder gedeeltelijk op het voetpad (of de zone die daarvoor moet doorgaan) te staan.

Er is dus een opmerkelijk tekort aan parkeerplaatsen. Daar zou, althans voor een deel, aan verholpen kunnen worden door de groenzone op het einde van de Moldastraat gedeeltelijk tot parkeerzone om te vormen. Bomen moeten daarbij niet verdwijnen. Hoogstens wat haagjes. Daarenboven kan de parkeerstrook worden aangelegd met plavuizen waar het gras doorheen groeit, zodat het groene karakter ervan behouden blijft.

Anderzijds moet er dringend werk gemaakt worden van de aanleg van de voetpaden. In elk geval moet voor de bewoners en de parkeerders duidelijk worden wat deel uitmaakt van de openbare weg en wat niet.'

Schepen Eddy De Ketelaere is akkoord om van de grasstroken, gelegen aan de linkerkant van de Moldastraat, parkeerzones te maken met grasdallen waar het gras doorheen kan groeien.

Acht wagens weg van de rijweg zou toch moeten een oplossing bieden.

### **- RUP Moertjes - Herderstraat**

Mevrouw Eva Maes heeft hieromtrent de volgende verklarende nota ingediend:

'Uit het overzicht van de stedenbouwkundige ambtenaar over het RUP Moertjes merken we nog heel wat onduidelijkheid. Dit zorgt ook voor ongerustheid en onzekerheid bij de bewoners.

Het blijkt allemaal een moeizaam proces tussen de verschillende actoren en iedereen vraagt een duidelijke visie en daaropvolgend een concrete beslissing.

De opmaak van het RUP is al volop bezig, terwijl de ontwikkelaar eerder wil vertrekken vanuit een ontwerpplan waarop het RUP dan wordt gebaseerd.

Wanneer een beslissing te lang op zich laat wachten wordt het afstemmen van het RUP, opgemaakt door de WVI, en het ontwerp van de ontwikkelaar met de dag moeilijker. Graag hierover een stand van zaken.'

Raadslid Eva Maes haalt diverse cijfers aan die in het verleden door het bestuur gebruikt werden met betrekking tot het aantal woongelegenheden.

Antwoord schepen Depoorter.

De diverse aantallen die vernoemd werden, hebben ook te maken met de private eigenaars die desgevallend ook nog kunnen ontwikkelen en bijkomende kavels kunnen verkopen.

Uit het overzicht van de stedenbouwkundig ambtenaar, van 27.04.2015, merkt U heel wat werkpunten die zijn opgesomd.

Bewoners uit de buurt uiten soms bezorgdheid,

Het is een moeizaam proces, onder meer omdat er 4 spelers als professionele ontwikkelaar mee spelen naast nog meerdere privaats eigenaars.

De opdracht om het RUP op te maken is toegekend aan de WVI.

De hoofdontwikkelaars zijn samengebracht en hebben een afspraak om een samenwerkingsverband op te maken met afspraken ivm verdeelsleutel voor inbreng van goederen, verdeling van de lasten en lusten.

Daarnaast dient ook een formule uitgewerkt om de privaats eigenaars te doen delen in de lasten.

Het betreft een groot gebied, waarbij veel wensen geuit kunnen worden,

Welke gemeenschap voorzieningen moeten waar voorzien worden ?

De waterproblematiek dient opgelost, het overtollige water willen we naar de Oude Regenbeek afvoeren, het bufferen moet gebeuren in het gebied.

Sociale en zorg woningen dienen ingepland.

Mobiliteit moet rekening houden met de draagkracht. ( spreiding van de ontsluiting )

De professionele ontwikkelaars hebben niet steeds de zelfde mening ...

Vandaar dat ze graag betrokken worden en aansturen op een inrichtingsplan om dan daaruit een RUP af te leiden.

Als stadsbestuur willen we vooral voorkomen dat een RUP opgemaakt wordt om daarna in de kast te verdwijnen.

We wensen een realistisch RUP dat dan ook gefaseerd kan uitgevoerd worden.

We willen de lasten van het project laten dragen door het project.

We rekenen op een positieve benadering door alle actoren om tot een werkbaar RUP te komen.'

Raadslid Eva Maes vraagt naar de visie omtrent de verhouding tussen het RUP en de ontwikkelaars. De schepen benadrukt dat uiteraard eerst en vooral het RUP er moet komen maar dat zal gebeuren onder meer in samenspraak met de ontwikkelaars. Eva Maes hoopt dat de neuzen in dezelfde richting kunnen gezet worden en dat de strakke timing kan gevolgd worden.

Raadslid Annick Vanderspurt verlaat de vergadering.

### **- investeren in een "slimme camera" aan de afrit van E403**

De heer Jurgen Claus heeft hieromtrent de volgende verklarende nota ingediend:

'Zoals een lokaal weekblad vorige week terecht opmerkte kan Torhout moeilijk anders dan ook investeren in een "slimme camera" aan de afrit van de E403 nadat Zedelgem en Lichtervelde dit ook (zullen) doen. De Torhoutse voordeur staat momenteel spreekwoordelijk wagenwijd open voor inbrekers. Het is ook duidelijk dat de 3 betrokken politiezones geen overleg hierover pleegden. Uit de resultaten van de politiekezone Vlas blijkt dat een camera in een (anonieme) politiewagen zeer efficiënt is maar minder geschikt is als "schild". Ook Oostkamp heeft al geruime tijd een dergelijke slimme camera aan de afrit geplaatst. Het is duidelijk dat malafide personen daardoor hun actierrein (zullen) verleggen naar aanpalende gemeenten die hierin nog niet investeerden. Wat is de kostprijs van een camera met nummerplaatherkenning? Is er in deze legislatuur daarvoor budget voorzien? Indien niet, wil het stadsbestuur hiervan een prioriteit maken en dit alsnog voorzien in de meerjarenplanning of budgetwijziging?'

Antwoord burgemeester:

'Ik heb enkele contacten opgenomen in de korte tijd die mij restte, uw vraag is mij slechts bekend sedert vrijdag, een brugdag, u zal begrijpen dat ik geen volledig antwoord kan geven, maar toch wil ik enkele zaken naar voor brengen.

Ik heb o.a. contact opgenomen met onze korpschef en wat ik vermoedde werd bewaarheid. De laatste jaren heeft de politiekezone Het Houtsche te maken met een golf van inbraken zwaarder als wat wij de laatste tijd in onze politiekezone meemaken. Daarom hebben sommige gemeenten beslist een cameraschild te plaatsen aan de afritten.

Een cameraschild is verbonden met server van de provincie en wanneer nummerplaten die gekend zijn als verdacht worden die doorgeseind naar het CIC te Brugge.

Preventief kan hierdoor moeilijk opgetreden worden maar wanneer er ingebroken werd, en de beelden worden onderzocht kan dit een voordeel zijn om eventueel te onderzoeken of mogelijk verdachte nummerplaten in de regio aanwezig waren op het ogenblik dat er ingebroken werd. Dit is uiteraard nog geen bewijs, geen vaststelling van de dader maar het kan een aanduiding zijn voor de recherche in welke richting eventueel kan of moet gezocht worden.

Onlangs in een vergadering van de zonale Veiligheidsraad zijn o.a. de inbraken en diefstallen doorgelicht en wat 2014 betreft zijn het aantal diefstallen en inbraken in onze zone en ook in Torhout fel geminderd in vergelijking met bv. 2013.

Wat de diefstallen en inbraken in Torhout betreft, wordt opgemerkt dat deze niet zozeer of niet alleen te maken hebben met de afrit, maar evenzeer en minstens zoveel voorkomen in de regio's (de wijken of woonzones) die verbonden zijn met de N32 en de N33.

Torhout is nu eenmaal een kruispunt van wegen, naar Brugge, Oostende, Roeselare. Torhout is zowat het centrum van West-Vlaanderen, zeker wat verkeer betreft.

Men zegt soms alle wegen leiden naar Rome maar in West-Vlaanderen leiden ze voor een stuk naar Torhout.

Als er een cameraschild gezet wordt moet onderzocht worden waar deze best geplaatst wordt. Bendes opereren niet altijd langs afritten van autostrades.

Er is tot hiertoe één gemeente in de zone (Jabbeke) die reeds een aantal jaren camera's opgesteld heeft met nummerplaatherkenning, al zijn die niet verbonden met het CIC toch kan de politie die camera's raadplegen.

Wat merken we, het gemiddelde van de laatste 5 jaar dus van 2010 tot en met 2014, is de risicofactor van inbraken in Jabbeke 3,9 per 1.000 inwoners, in Torhout is dit nagenoeg hetzelfde, 4,02. Het verschil is zeer miniem. Zijn camera's alleen zalig makend, ik denk het niet al kan men natuurlijk stellen: het kan zeker geen nadeel zijn. Ook de toelating en vergunning schijnt maanden en maanden in beslag te nemen, hoorde ik van een collega uit het Houtsche.

Wat de kostprijs is van een dergelijk schild is, zullen wij onderzoeken, om nu al te stellen of wij al dan niet een cameraschild(en) zullen plaatsen moet verder onderzocht worden en zal onderwerp uitmaken van de begrotingbesprekingen.

Wat wij wel doen,(en dat zal u zeker plezier doen) in afwijking met sommige andere gemeenten, is een subsidie toekennen voor die mensen die hun woning beveiligen, de politie gaat ter plaatse, geeft aanduidingen en de stad geeft (naar gelang de kosten) tot 247 euro per woning die beveiligd wordt. Wellicht is dit minstens zo belangrijk als een cameraschild. De bevolking wordt geïnformeerd en gemotiveerd om hun woning te beveiligen, veiligheid is ook een stuk verantwoordelijkheid opnemen van de bevolking zelf.

Een stadsbestuur moet uiteraard investeren op vlak van veiligheid voor zijn burgers, maar het komt erop aan de financiële middelen die aangewend worden zo efficiënt mogelijk in te zetten. De toelage die wij hiervoor ter beschikking stellen ter beveiliging van de woningen is daar een goed voorbeeld van. Met andere woorden: stadsbestuur en de burgers moeten ook op dat vlak samenwerken.

Een ander element en zeer belangrijk naar informatie doorstroming is het Buurtinformatienetwerk, evenzeer actief in Torhout, deze organisatie wordt door het stadsbestuur jaarlijks gesubsidieerd (970 euro) het is een praktisch middel om de burgers onderling te informeren. De doeltreffendheid van het BIN is bewezen, de communicatie van burgers onderling, en informatie van politie naar burgers en omgekeerd, heeft zeer goede resultaten.

Wij moeten de bevolking de raad geven zich hierbij aan te sluiten. Allerhande delicten, of zelfs verdachte gedragingen kunnen op die wijze politie en medeburgers waakzaam houden, ik ben ervan overtuigd dat die vorm van communicatie zeer veel effect heeft en zelfs de burger zeer snel kan waarschuwen, vlugger zelfs dan een cameraschild, al wil ik ook de waarde hiervan niet minimaliseren en verder onderzoeken.'

Raadslid Jurgen Claus wijst erop dat wij wat achterop blijven in vergelijking met de ons omringende gemeenten die wel dergelijke camera's plaatsen. Hij stelt ook vast dat er weinig overleg en coördinatie is tussen de burgemeesters want hij begrijpt anders niet dat er in Torhout niets gebeurt hieromtrent. Hij vindt ook dat de ene maatregel de andere niet uitsluit maar stelt vast dat mensen met malafide bedoelingen het in Torhout makkelijker hebben. Hij is tevens van oordeel dat de camera's op een intelligente manier moet worden ingezet.

Raadslid Pieter Billiet stelt dat in de politieraad er wel degelijk pro-actief wordt opgetreden. Hij bevestigt dat de slimme camera's duur zijn. Op diverse tijdstippen werden alternatieven onderzocht en besproken. De politieraad heeft destijds beslist om in te zetten op een mobiele camera die voor dergelijke ingrijpen zal worden ingezet.

## **10. Vragen en voorstellen namens de fractie Open VLD:**

### **- cijfers criminaliteit en verkeersongevallen sinds doven van de straatverlichting**

Mevrouw Elke Carette heeft hieromtrent de volgende verklarende nota ingediend:

'Sinds het begin van dit jaar wordt in onze stad de straatverlichting gedoofd tussen 00.30 uur en 4.30 uur 's nachts en dit van maandag tot donderdag.

Graag had ik de cijfers vernomen betreffende de criminaliteit, inbraken e.d. alsook het aantal nachtelijke verkeersongevallen sinds het doven van de lichten en dit in vergelijking met de cijfers van de periode van voor het doven van de lichten.'

De burgemeester stelt dat er in februari, maart en april 2015 geen inbraken zijn geweest en evenmin ongevallen. Hij vult aan dat de meeste inbraken zich voordoen tussen 17.00 en 20.00 uur. Elke Carette stelt wel vast dat er in Torhout geregeld inbraken zijn, misschien dan niet 's nachts maar toch. Er zullen volgens haar meer inspanningen moeten gebeuren.

De burgemeester geeft aan dat het aantal inbraken teruggelopen zijn maar hij erkent dat er nog steeds zijn. Hij meent dat de inspanningen ter zake moeten aangehouden worden.

Mondelinge vragen.

Elke Carette merkt op dat in de Zwanestraat twee riooldeksel slecht liggen en dat is gevaarlijk voor de fietsers. Schepen De Ketelaere belooft dit te onderzoeken.

Elke Carette ziet dat de richtingsaanwijzer 'Maaskantje' aan de afrit van de autosnelweg er nog altijd staat. Dit zal nogmaals doorgegeven worden aan de bevoegde instanties.

Jos Bruynooghe meldt dat gisteren de landelijke dag tegen homofobie doorging. Heeft Torhout hieraan geparticipeerd? Schepen Elsie Desmet meldt dat de vlag werd uitgehangen aan het cultureel centrum.

Paul Dieryckx meldt ten aanzien van Schepen Desmet dat hij goed en slecht nieuws heeft. Hij stelt dat wegen en afrekeningen in het recyclagepark nog steeds niet kloppen. Hij heeft aanwijzingen dat dit niet correct verloopt. Schepen Desmet stelt dat er diverse testen gebeurd zijn en er nog steeds geen fouten vastgesteld werden. Ze geeft de raad om in geval van onregelmatigheden dit steeds onmiddellijk te melden.

Paul Dieryckx zegt dat hij steeds minder gele vuilzakken ziet in het straatbeeld. Hij vraagt zich af hoe de statistieken ter zake opgebouwd worden want hij denkt dat dit tot fouten moet leiden. Schepen Desmet stelt dat Mirom dit verder aan het onderzoeken is.

Volgende openstaande vragen voor het college worden genoteerd:

- beperkte openingstijden domein de Warande - mogelijkheid tot uitbreiding (vraag van raadslid P. Dieryckx)
- aanpassing artikel 7bis van het aanvullend gemeentelijk verkeersreglement voor Torhout-Oost en Ernest Claeslaan (vraag van raadslid J. Bruynooghe)
- stand van zaken met betrekking tot het gratis toegelaten gewicht voor de 'oranjefracties' in het recyclagepark (vraag van raadslid P. Dieryckx)
- reden waarom er bij de laatste ophaling geen PMD werd meegenomen (vraag van raadslid P. Dieryckx)
- schriftelijk antwoord van de burgemeester ivm parkeerdagkaart (vraag raadslid J. Claus)
- slimme camera's: kostprijs, prioriteit stadsbestuur, voorzien in meerjarenplanning (vraag raadslid J. Claus)
- minder gele vuilzakken in het straatbeeld - statistieken (vraag van raadslid P. Dieryckx)
- opmerkingen mbt tot de kennisgeving van het besluit van het college van burgemeester en schepenen van 16 april 2015 houdende bespreking en goedkeuring van de agenda van de buitengewone algemene vergadering van bouwmaatschappij De Mandel cv die doorging op 28 april 2015 - reeds beantwoord per e-mail op 22 mei 2015. (raadsleden P. Dieryckx en J. Claus)

De voorzitter stelt vast dat hiermee de agenda volledig is afgehandeld. Zij sluit de vergadering om 9.40 uur. Een volgende bijeenkomst is voorzien op 29 juni 2015.

Torhout, maandag 18 mei 2015

De secretaris,  
Tom Vandenberghe

De voorzitter,  
Hilde Crevits