

Slim in de Stad-prijs 2017

Inschrijvingsformulier

Gelieve dit formulier ten laatste op 17 oktober 2017 in te dienen via stedenbeleid@vlaanderen.be.

1 GEGEVENS VAN DE INDIENER

Naam:	Tineke Van de Walle - Eveline Buyck
Telefoonnummer:	050 44 86 02 - 050 44 81 05
E-mail:	Tineke.van.de.walle@brugge.be Eveline.buyck@brugge.be
Functie van de contactpersoon:	Dienst Stedenbeleid

Naam van de stad (of VGC)* :	stad Brugge
Straat:	Burg
Huisnummer:	12
Postcode:	8000
Gemeente:	Brugge

*

Dit is een aanvraag van verschillende steden samen (optioneel):

<input type="checkbox"/>	Steden:
--------------------------	---------

2 HET CONCEPT

Gelieve het concept op maximum 5 A4-pagina's uit te werken. Dit formulier dient louter als ondersteuning bij de voorstelling.

2.1. Situering van het concept:

<input checked="" type="checkbox"/>	Op niveau stad/stadsregio/steden netwerk	<input checked="" type="checkbox"/>	Multidisciplinair karakter
<input checked="" type="checkbox"/>	Op niveau wijk/buurt	<input type="checkbox"/>	Beleidsdomein gebonden

2.2. Samenvatting van de visie

(Omschrijf beknopt de krachtlijnen van de visie. - In welke mate heeft het concept haalbare en realiseerbare ambities?)

Naar aanleiding van de sneltoets van het mobiliteitsplan dat goedgekeurd was in 2011 bleek dat de visie van dat mobiliteitsplan niet meer strookte met de visie van de nieuwe beleidsploeg. Daarom werd er na analyse gekozen om via het zogenaamde spoor 3 een volledig nieuw mobiliteitsplan op te maken. Het mobiliteitsplan werd definitief vastgesteld in de Gemeenteraad van 26 januari 2016. Eén van de vier krachtlijnen van het nieuwe plan is het aangepaste parkeerbeleid. Het grootste probleem voor de bewoners van de binnenstad was dat er te weinig bovengrondse parkeerplaatsen zijn én te veel bezoekers, werknemers of toeristen deze parkeerplaatsen de volledige dag innamen. Dit kwam vooral omdat er in het grootste deel van de binnenstad een blauwezonerreglementering gold waardoor er 4 uur gratis geparkeerd kon worden mits geldig gebruik van een Europese parkeerschijf. De meeste langparkeerders parkeerden echter langer en verdraaiden hun parkeerschijf onreglementair. Dit zorgde er voor deze parkeerplaatsen de facto geen rotatie was en de bewoners bij het thuiskomen weinig kans hadden op een parkeerplaats in de onmiddellijke omgeving van hun woning.

De grootste aanpassing was dan ook het betalend parkeren invoeren in de volledige binnenstad. Terwijl parkeermeters al zo'n 75 jaar bestaan, is de manier waarop deze werken grotendeels ongewijzigd gebleven. Ondanks het SMS-parkeren en parkeren via app, bleef de controle vrij inefficiënt. Parkeewachters gaan rond, voeren de nummerplaat manueel in, met een lage controlegraad en een hoge foutenmarge tot gevolg. Met de invoering van het nieuwe parkeerplan (16/2/17) en de daarbij verdubbeling van het aantal te controleren parkeerplaatsen (blauwe zone + betalend parkeren) door een externe firma naar bijna 15.000 parkeerplaatsen, leek het ons noodzakelijk om deze controle op een meer efficiënte manier te doen. De traditionele werking van de parkeercontroles (parkeewachters te voet of met de fiets) zorgde voor een lagere controlegraad alsook redelijk veel fouten bij het invoeren van de nummerplaten. Daarom werd besloten om bij de invoering van het nieuwe parkeerplan scantechnologie in te zetten, waardoor de controle foutlozer, sneller en dus efficiënter kan. Bovendien kan de verzamelde data op diverse manieren hergebruikt worden om parkeergedrag in kaart te brengen en om de impact van beslissingen omtrent parkeerbeleid te meten en te evalueren. (bijv. bezettingsgraad, doelgroep, pieken en dalen, impact van tariefwijzigingen, historische data, enz.). Bovendien kan bepaalde data of inzichten als (geanonimiseerde) open data worden ontsloten. Ook de scanscooter zelf kan worden ingezet voor andere doeleinden. Bijv. het verzamelen van gegevens over luchtkwaliteit, verkeersstromen, enz.

Sinds de ingebruikname van de scantechnologie merken we een hogere betalingsbereidheid alsook meer controles. Voorlopig wordt deze scantechnologie enkel gebruikt voor de effectieve controle op het parkeren. In de (nabije) toekomst willen we deze technologie echter ook nog inzetten voor extra doeleinden. De leverancier is momenteel bezig met het ontwikkelen van een rekenmodule om de verzamelde anonieme data van de geparkeerde wagens te gebruiken om een constant overzicht te hebben van de parkeerdruk in de gecontroleerde straten. Nu wordt de vaststelling van de parkeerdruk nog manueel gedaan en is dit beperkt tot momentopnames. Een tweede aspect van de ontwikkeling is de mogelijkheid om aan de hand

van deze 'historische' data een voorspelling te maken van het aantal vrije en bezette parkeerplaatsen in een bepaalde straat. Dit kan dan eventueel opengesteld worden (onder de vorm van open data) zodat de bestuurders die effectief nog in het centrum willen parkeren beter gestuurd worden in het zoeken van een parkeerplaats. Verder kan dit op termijn nog uitgebouwd worden voor het efficiënt en onderhouden nemen van bestuursbeslissingen en bijvoorbeeld het gebruik van pleinen en ruimte in onze stad, of door een sensor aan de scanscooter te koppelen krijgen we real-time luchtkwaliteitsmetingen op ons grondgebied.

2.3. Beoogde impact van het concept op de stad

(Welke zijn de beoogde effecten van het concept om de levenskwaliteit in de stad (of steden) of stadsregio('s) te verbeteren?)

Als mobiliteitsplanners beter inzicht hebben in het gedrag van autobestuurders, kunnen tarieven en reglementeringen beter ingezet worden om de mobiliteit in de stad te sturen. Ook kan de impact van de genomen beslissingen in realiteit beter gemeten, opgevolgd en bijgestuurd worden.

Door een constant overzicht te hebben van de parkeerdruk, maar ook van de aard van de geparkeerde wagens (bewoners, werknemers, bezoekers, (buitenlandse) toeristen, ...) zullen we een betere inschatting hebben van de noden van de straten en wijken, niet enkel op het vlak van parkeren maar ook op het vlak van gebruik van de publieke ruimte. Indien we bijvoorbeeld merken dat in bepaalde straten of wijken vooral buitenlandse toeristen parkeren, kan de stad de keuze maken om deze bestuurders door te verwijzen naar de (ondergrondse) publieke parkings en de parkeerplaatsen verwijderen (of parkeertarieven aan te passen?). Een ander voordeel van de data op een efficiënte manier te gebruiken zou bijvoorbeeld zijn dat het zoekverkeer naar een parkeerplaats gevoelig daalt maar dat we ook parkeerplaatsen op pleinen kunnen schrappen als blijkt dat die vooral door toeristen gebruikt worden, dan geven we het plein terug aan de burger door bijvoorbeeld groeninrichting, speelinrichting, etc... Dit zorgt voor minder verkeer en dus ook minder uitstoot in het centrum wat de levenskwaliteit van de alle gebruikers van de stad ten goede komt, op die manier willen we verder bouwen aan een leefbare stad.

2.4. Hoe wordt het technologische en/of het gebruik van open en/of real-time data in het conceptvoorstel geïmplementeerd?

(Beschrijving van het technologische aspect en/of de rol van open en/of real-time data in het uitbouwen van het concept)

Brugge is de eerste Belgische stad die een scanscooter gebruikt om de controle op het parkeren te doen. In de binnenstad, waar het volledig betalend parkeren is, kennen we de nummerplaten van het overgrote deel van de geparkeerde wagens aangezien deze ofwel virtueel (SMS, App, Web) ofwel aan de automaat betaald hebben ofwel over een vergunning beschikken. Daardoor opteren we ervoor om de parkeerwachters gericht te sturen door het gebruik van een scanscooter. Deze scooter scant de nummerplaten van alle geparkeerde voertuigen en vergelijkt deze met de database van de vergunningen en de betalingen.

Indien de nummerplaat van een geparkeerde wagen in de database zit, gebeurt er niets. Indien de nummerplaat niet teruggevonden wordt in de database, krijgen de parkeerwachters een melding op hun apparatuur. Zij worden gestuurd naar die bepaalde wagen(s), maar zullen nog altijd zelf de vaststelling doen. Indien in de wagen een parkeerkaart voor personen met een handicap ligt, een geldige parkeerkaart voor zorgverstrekkers of een geldig parkeerticket (met andere nummerplaat), zullen zij geen retributie uitschrijven. In de andere gevallen zullen zij overgaan tot het uitschrijven van een retributie. Het is technisch mogelijk om de vaststelling te laten gebeuren door de scanscooter, zonder tussenkomst van de parkeerwachters, maar Brugge kiest er dus expliciet voor om de vaststelling door de parkeerwachters te doen. Het is dus niet zo dat de scanscooter automatisch retributies genereert.

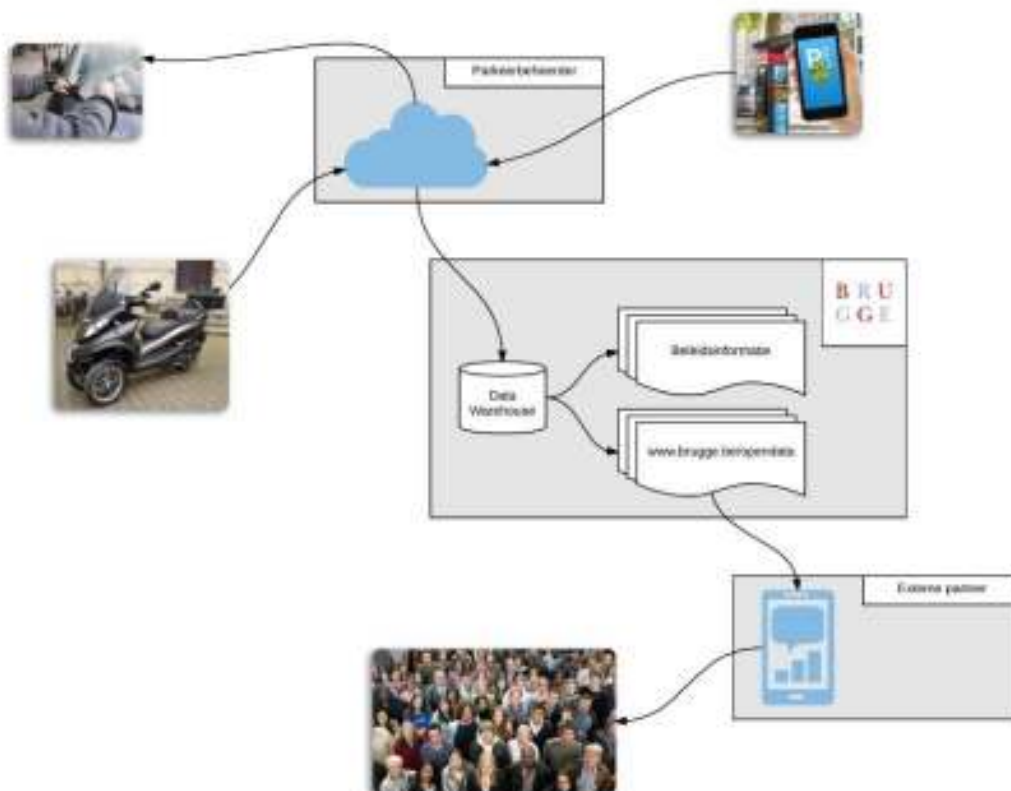
De parkeerwachters doen enkel de vaststelling en beschikken dus niet over de gegevens van de eigenaar van het voertuig.

Concreet:

De captatie van de nummerplaten gebeurt aan de hand van twee ANPR-camera's van de firma Genetech die op een driewielige motorfiets gemonteerd zijn. De nummerplaat wordt dan gecheckt met de verschillende databases van mogelijke parkeerrechten: Mobile-For (SMS- en APP-parkeren), Parkeon (parkeerautomaten) en Q2C (parkeervergunningen). Deze drie databases worden in een cloudomgeving geconsulteerd. Bij het niet terugvinden van de nummerplaat in de database volgt er een hit die momenteel nog via een validator naar de parkeerwachters op het terrein wordt gestuurd. Deze validator heeft als opdracht eventuele fouten uit de scanning (nationaliteit, O/O/Q, ...) te halen en enkel correcte hits naar de parkeerwachter te sturen. Het validator systeem is geïntegreerd in het systeem van Genetech met software van Q2C.

De informatie die de camera op de scanscooter verzamelt, wordt in real-time verzonden naar de parkeerbeheerder die onmiddellijk de integratie doet met de real-time gegevens van de parkeerpalen. Deze combinatie dient als trigger voor de parkeerwachters en als input voor de gegevenscentralisatie bij de stad Brugge. Deze informatie wordt verder gelinkt aan het parkeerplan van de stad (parkeerlocaties, bewonersparkeren, ...) en andere gegevens (bv. luchtkwaliteit metingen die op heden door de meetfiets gedaan worden). Deze dienen als input voor beleidsinformatie en als bron voor het open data platform van de stad Brugge (met de nodige aandacht voor privacy en intellectuele eigendom en in de toekomst onder de vorm van linked open data). Op deze data kunnen ook externe partijen innovatieve applicaties ontwikkelen die de dienstverlening naar de burger toe moeten verbeteren (bv. via de organisatie van een 'city hack'). Het is ook mogelijk om aan de database een zogenoemde blacklist te koppelen waardoor gezochte, gestolen of niet-verzekerde voertuigen opgespoord kunnen worden om zo een uitbreiding te maken van het ANPR-camera systeem dat de politie Brugge momenteel uitrolt.

Belangrijk om te vermelden is dat het afwegen van privacy in het hele proces zal meegenomen worden (Privacy by default) en in elke stap afgewogen zal worden ten opzichte van de doelstellingen van het project. Deze case zal voor de stad een ideaal testscenario zijn over hoe de GDPR toe te passen in concrete dataprojecten.



2.5. In welke mate is dit concept origineel en innovatief?

(Inbreng van innovatie en gebruikte technologie, wat is er nieuw en uniek aan dit concept?)

Er worden op een mobiele geautomatiseerde manier parkeerovertredingen geïdentificeerd. Het gaat hier over een geïntegreerde aanpak, we zijn de eerste stad die op een mobiele manier scant, die mensen hierdoor kan aansturen, die de data automatisch verzamelt én op basis van die data verdere stappen neemt. Aan de basis lag het nieuwe mobiliteitsplan met daaraan gekoppeld het parkeerplan, de stad wilde echter een totaalconcept door niet enkel te zoeken naar een manier om beter de retributies te kunnen uitschrijven, we wilden ook op een efficiëntere manier aan dienstverlening doen (vermijden van foutief uitgeschreven retributies, inzetten van de data voor stadsontwikkeling).

Het systematisch scannen van nummerplaten en deze hergebruiken om het parkeren en parkeerbeleid van de stad te monitoren én om het mobiliteitsbedrag van diverse types bezoekers in kaart te brengen (toeristen, Bruggelingen,...) is vernieuwend. Ook op vlak van privacy zijn er grote uitdagingen. De stad Brugge wil deze uitdaging aangaan om het mobiliteits- en parkeerbeleid in de stad op een doordachte manier aan te pakken. Door beter te meten kan ook ingezet worden op het parkeergedrag van diverse doelgroepen via bijvoorbeeld "nudging" of via sturen op gedragsverandering.

Dit concept is innovatief doordat de verzamelde data op diverse manieren hergebruikt wordt: om parkeergedrag in kaart te brengen en om de impact van beslissingen omtrent parkeerbeleid te meten en te evalueren. (bijv. bezettingsgraad, doelgroep, pieken en dalen, impact van tariefwijzigingen, historische data, enz.). Bovendien kan bepaalde data of inzichten als (geanonimiseerde) open data worden ontsloten. Ook de scanscooter zelf kan worden ingezet voor andere doeleinden. Bijv. het verzamelen van gegevens over luchtkwaliteit, verkeersstromen, enz. Hierdoor kan op een goed onderbouwde manier aan stadsontwikkeling gedaan worden.

2.6. Hoe kan dit concept een voorbeeldfunctie zijn voor andere steden?

De controle op het gedepenaliseerd parkeren is voor veel (grotere) steden een grote uitdaging. Op de traditionele manier van controleren vergt een goede controle zeer veel personeel en tijd. Het gebruiken van de scantechnologie zorgt er voor dat er minder personeel beschikbaar moet zijn en dat de controle sneller verloopt. Dit zorgt niet enkel voor een efficiëntere controle, maar ook voor een serieuze kostenbesparing. Vooral steden die beschikken over een groot aantal parkeerplaatsen kunnen hier hun voordeel meedoen. De stad Brugge wil nog een stap verder gaan: de constante monitoring van de parkeerdruk in een stad in tegenstelling tot periodieke momentopnames geeft de steden de mogelijkheid om het parkeerbeleid nog beter op te volgen en acties te ondernemen die ten goede komen van de publieke ruimte, door het inzetten van de data kunnen we komen tot een leefbaardere stad.

2.7. Met wie werd er samengewerkt om dit concept te realiseren, en hoe beoog je deze samenwerking te bevorderen?

Andere steden en gemeenten (stedennetwerk of stadsregionaal)

Het project werd vanuit de stad multi-disciplinair uitgebouwd, met het samenbrengen van een team vanuit verschillende stadsdiensten: mobiliteit (mobiliteitsplan, parkeerplan), financiën (retributies), politie (handhaving), ICT (databaseer), stedenbeleid, expert overheidsopdrachten

- Tommy De Boi, diensthoofd mobiliteitsdienst, tommy.deboi@brugge.be
- Koen Vansteenland, redacteur-informatie mobiliteitsdienst, koen.vansteenland@brugge.be
- Veerle Dumalin, diensthoofd financiën, veerle.dumalin@brugge.be
- Christine Desmidt, administratief hoofmedewerker financiën, christine.desmidt@brugge.be
- Karel De Sutter, coördinator overheidsopdrachten, karel.desutter@brugge.be
- Alain Strubbe, commissaris verkeerszaken, alain.strubbe@politiebrugge.be

- Steven Wittevrongel, kabinetschef Burgmeester, steven.wittevrongel@brugge.be
- Steve Demulder; hoofdcoördinator, steve.demulder@brugge.be
- Bram De Vreese, coördinator gegevensbeheer – databeheerder, bram.devreese@brugge.be
- Tineke Vandewalle – stedenbeleid, tineke.vandewalle@brugge.be
- Eveline Buyck – Europese cel, eveline.buyck@brugge.be
- Serge Waterschoot – Datamanager, serge.waterschoot@brugge.be
- Ine Plovie – Toekomst van Brugge, ine.plovie@brugge.be
- Bedrijven die hebben meegewerkt (naam en gegevens projectleider)
 - OPC/Seris: Stefaan Butaye, stefaan.butaye@parkeren.be
 - Apcoa nv: Patrick Ingelbinck, patrick.ingelbinck@apcoa.be

Onderzoeksinstellingen (naam en gegevens projectleider)

Andere (naam en gegevens projectleider)