

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

27ste jaargang
nr. 16 – 25 april 2023

In het Bulletin van Vragen en Antwoorden worden vragen van Raadsleden en de antwoorden daarop letterlijk en volledig opgenomen. Elke briefschrijver is verantwoordelijk voor zijn/haar tekst waarvan de inhoud niet bindend is voor het Stadsbestuur.

Vraag 2187: Raadslid Annick Lambrecht (30 januari 2023)

Gebruik ANPR camera's voor tonnagebeperking

De politie kan voortaan ANPR-camera's inzetten om tonnagebeperking voor vrachtverkeer te controleren. De Vlaamse overheid heeft daartoe definitief haar goedkeuring gegeven door inbreuken op de tonnagebeperking toe te voegen aan de lijst met overtredingen waarvoor materiële bewijsmiddelen op basis van onbemande automatisch werkende toestellen bewijswaarde krijgen tot het tegendeel bewezen is.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Zal ANPR ook in Brugge worden ingezet voor het handhaven van de tonnagebeperking in de binnenstad?
2. Zal het gebruik van ANPR de weg openen voor extra tonnagebeperkingen in de deelgemeenten en de handhaving ervan?

Antwoord 2187:

Gebruik ANPR camera's voor tonnagebeperking

1. Zal ANPR ook in Brugge worden ingezet voor het handhaven van de tonnagebeperking in de binnenstad?

De huidige (Geldmuntstraat – Zuidzandstraat) en toekomstige (Katelijnestraat – Steenstraat) ANPR-camera's in de Brugse binnenstad hebben enkel de handhaving van de autoluwe/autovrije zone tot doel.

De werking van deze camera's is dan ook beperkt tot de uren waarbinnen de autoluwe/autovrije zones van kracht zijn (elk weekend van 13-18u in de Geldmuntstraat en Zuidzandstraat en elke dag van 13-18u in de Katelijnestraat – Steenstraat).

Er is momenteel geen intentie om deze camera's ook in te zetten om de tonnagebeperking in de binnenstad te handhaven. Om de binnenstad te vrijwaren van al te veel zwaar vervoer (belevering en toeristenbussen) besliste het College, waar u toen als mobiliteitsschepen deel van uitmaakte, in zitting van 11 april 2016 om venstertijden en een vergunningenstelsel in te voeren dat nog altijd onverkort in voege is en zijn nut heeft bewezen.

2. Zal het gebruik van ANPR de weg openen voor extra tonnagebeperkingen in de deelgemeenten en de handhaving ervan?

ANPR-camera's kunnen een tool zijn om de tonnagebeperkingen in de deelgemeenten te handhaven, maar uit een snelle verkenning blijkt alvast dat een gelijke behandeling van alle deelgemeenten hierin qua kosten/baten niet te verantwoorden is. In Lissewege – waar zich een heel gericht probleem stelde – werd ondertussen een oplossing geboden door er enkel plaatselijk verkeer toe te laten.

Vraag 2188: Raadslid Sandrine De Crom (28 februari 2023)

Opstapje ter hoogte van de Maalsesteenweg 330

Ter hoogte van de Maalsesteenweg 300, aan Alain Afflelou en Bloemenhal, gaat geregeld een fietser onderuit, wanneer ze willen oprijden. Het opstapje is te hoog en te hoekig. Een kleine helling, zodat veilig kan afgedraaid worden, zou een gigantisch verschil maken. De gerant van Alain Afflelou, Dimitri De Keyser, moet geregeld een gevallen fietser terug op de been helpen. Is het mogelijk deze hoekige opstap te vervangen door een hellend vlakje?

Antwoord 2188:

De toegang tot dit winkelcentrum aan de gewestweg Maalse Steenweg 300, en de bijhorende parking, beschikt reeds over een verlaagde boordsteen over een lengte van 10 meter. Indien de commerciële uitbater van dit pand de toegang fietsvriendelijker wil maken voor zijn bezoekers, zal de cluster Openbaar Domein toestemming geven om de verlaagde boordsteen te verbeteren, maar de lengte van de toegang mag in geen geval nog vergroot worden.

Vraag 2189: Raadslid Annick Lambrecht (21 maart 2023)

Dubbelrichting fietspad R30-Chantrellstraat

Een inwoner contacteerde mij recent aangaande het dubbelrichting fietspad op de R30 ter hoogte van de Chantrellstraat. Om de parking Station binnen te rijden moet je dit dubbelrichtingfietspad kruisen. Vaak vergeten automobilisten aldaar dat dat fietspad dubbelrichting is, met alle gevolgen van dien. De fietsers komen daar vaak in conflict met automobilisten.

Vandaar de volgende vraag:

1. Zijn er plannen om deze locatie verkeersveiliger te maken? Zo ja, wat is de timing en plan van aanpak?

Antwoord 2189:

Dubbelrichting fietspad R30-Chantrellstraat

Samen met de toerit van de Kiss&Ride was dit kruispunt één van de aanleidingen om de studie R30 Stationsomgeving op te starten. Beide kruispunten zijn immers gekend als een zwart punt waarbij de bewoner treffend de ongevalsoorzaak schetste.

In de studie werd dan ook onderzocht hoe deze zwarte punten aangepakt konden worden. In casu K&R was de oplossing relatief eenvoudig, namelijk het schrappen van de toerit door de verhuis van de K&R naar het parkeergebouw. In casu Chantrellstraat (die dus beperkt extra belast wordt door die verhuis) werd een oplossing gevonden in een toekomstig aangepaste lichtenplan. Conform het Actieplan Verkeerslichten dient dergelijk dubbelrichtingsfietspad immers conflictvrij ingericht te worden. In casu zullen fietsers die de beweging langsheen de R30 maken een afzonderlijke groenfase kennen dan de auto's die de rechtsaf-beweging vanuit de R30 maken.

Aan te stippen is dat deze nieuwe lichtenregeling niet ten koste zal gaan van de doorstroming op de R30. De blikvangers van het R30 Stations-project zijn immers drie nieuwe tunnels – passages voor fietsers en voetgangers waardoor de actuele gelijkvloerse oversteken voor fietsers en

voetgangers (op één na) geschrapt kunnen worden. Of hoe wij die fases in het huidige verkeerslichtenplan kunnen "schrappen" of beter "recupereren" om dat V-plan conflictvrij te herprogrammeren.

Tot slot stippen wij aan dat in het project ook de integratie van een voetpad langsheen de R30 en zebrapad ter hoogte van het kruispunt Chantrellstraat zal voorzien. Zo wordt ook een ander (minder urgent) verkeersveiligheidsprobleem opgelost waarbij thans fietsers en voetgangers potentieel in conflict komen (door thans afwezige en/of ondermaatse infrastructuren) en krijgt de voetganger (vb. studenten VTI of Cactus-bezoekers) ook een heldere plaats op dit kruispunt.

Meer info over het project vindt u op <https://www.brugge.be/centrum/projecten/r30-stationsomgeving>

Vraag 2190: Raadslid Annick Lambrecht (21 maart 2023)

Afstandscentrale bruggenbediening

In antwoord op mijn vraag van 10 februari jl. antwoordde de Vlaamse minister dat De Vlaamse Waterweg beslist heeft om tegen uiterlijk 2032 alle bruggen, sluisen en stuwen van West- en Oost-Vlaanderen te bedienen vanuit een afstandscentrale in Evergem, Oost-Vlaanderen. In een vorig plan werd Brugge nog behouden als een afstandscentrale, maar deze locatie is uiteindelijk niet weerhouden. De bediening zou ook niet meer gebeuren door brug- en sluiswachters, maar door operatoren. Externe communicatie zal met die operatoren niet mogelijk zijn, het enige aanspreekpunt zou Rivier Informatie Service (RIS) worden.

Voor Brugge zou dit betekenen dat de dagelijkse samenwerking met externe partners volledig zou wegvallen. Het betreft hier rechtstreekse communicatie met de politie en de brandweer (o.a. voor camerabeelden, verkeersbelemmeringen enz.), het dagelijkse meervoudige contact met de dispatching van De Lijn (bij oponthoud aan bruggen wordt de dispatch van De Lijn altijd gecontacteerd zodat zij op hun beurt de chauffeurs kunnen inlichten die dan een alternatieve route nemen), met de 112 (zij bellen de brugwachters wanneer ze een brug moeten passeren bij dringende interventie), justitie (zij bellen hen wanneer ze met gedetineerden een brug moeten passeren op weg naar een belangrijk proces),...

Meer dan 80% van de defecten aan bruggen/sluizen lost men op vandaag in Brugge zelf op binnen de 10 minuten, waardoor er geen interventie van technische ploegen nodig is die van een andere plaats in Vlaanderen naar Brugge moeten komen. Daardoor wordt de hinder bij een defect tot een minimum herleid. Er is de vrees bij scheepvaartbegeleiders dat zonder personeel in Brugge de 'bruggenproblematiek' exponentieel zal toenemen. En dat terwijl de situatie van de bruggen in Brugge al penibel is.

Op mijn vragen antwoordde de Vlaamse minister van mobiliteit het volgende: "Het plan om de kunstwerken voor regio/cluster West te bedienen vanuit Evergem past in de globale beslissing om alle beweegbare kunstwerken van DVW te bedienen vanuit 3 afstandsbetieningscentrales. Door in te zetten op afstandsbetiening zal de waterweg nog beter kunnen ingezet worden om als betrouwbaar, slim en efficiënt netwerk bij te dragen aan mobiliteit en logistiek. Door een doorgedreven afstandsbetiening wordt de mogelijkheid gecreëerd om vlotter en flexibeler in te spelen op vragen en noden vanuit de sector inzake uitbreiding van betieningsuren. Het van op 1 plaats bedienen van (groepen van) corridors zal de uitbouw van een efficiënt scheepvaartmanagement ondersteunen. Ook keuzes betreffende de waterbeheersing en het effectief ophouden en/of sturen van water, zullen op bekken of stroomgebiedsniveau kunnen gebeuren."

Op de bezorgdheden van de scheepvaartbegeleiders kwam tot nu toe geen enkel concreet antwoord van de minister.

Vandaar de volgende vragen:

1. Wat is standpunt van het stads- en havenbestuur hierover?
2. Werden Stad Brugge en het havenbestuur geraadpleegd alvorens de beslissing te nemen om Brugge niet te weerhouden als locatie voor een afstandscentrale? Is er overleg geweest met de Vlaamse Waterweg of het kabinet van de minister?

3. Vreest het stadsbestuur ook dat dit de 'bruggenmiserie' in Brugge niet ten goede zal komen?

Antwoord 2190:

Afstandscentrale bruggenbediening

Wij beschouwen dit een operationele beslissing die van De Vlaamse Waterweg komt.

De Vlaamse Waterweg bezorgde ons volgende zienswijze:

- 1. De ambitie van De Vlaamse Waterweg nv (DVW) is om alle beweegbare kunstwerken (bruggen, sluizen, stuwen, pompstations, ...) tegen 2032 te bedienen vanuit 3 afstandsbedieningscentrales. Een van deze afstandsbedieningscentrales zal gevestigd zijn in Evergem, de andere centrales in Hasselt en in Willebroek.*
- 2. In het najaar 2019 heeft de Raad van Bestuur van DVW beslist om in te zetten op afstandsbediening van alle beweegbare kunstwerken vanuit 3 centrales. Het programma afstandsbediening is in uitvoering en kunstwerken worden gefaseerd afstandsbedieningsklaar gemaakt en ingekoppeld in transitiecentrales. Vanaf het moment dat de 3 centrales gebouwd zijn, zullen de kunstwerken gefaseerd in die 3 locaties ingekoppeld worden en van daaruit bediend worden. Ambitie is om tegen 2032 alle kunstwerken vanuit de 3 centrales te bedienen.*
- 3. Het plan om de kunstwerken voor regio/cluster West te bedienen vanuit Evergem past in de globale beslissing om alle beweegbare kunstwerken van DVW te bedienen vanuit 3 afstandsbedieningscentrales. Door in te zetten op afstandsbediening zal de waterweg nog beter kunnen ingezet worden om als betrouwbaar, slim en efficiënt netwerk bij te dragen aan mobiliteit en logistiek. Door een doorgedreven afstandsbediening wordt de mogelijkheid gecreëerd om vlotter en flexibeler in te spelen op vragen en noden vanuit de sector inzake uitbreiding van bedieningsuren. Het van op 1 plaats bedienen van (groepen van) corridors zal de uitbouw van een efficiënt scheepvaartmanagement ondersteunen. Ook keuzes betreffende de waterbeheersing en het effectief ophouden en/of sturen van water, zullen op bekken of stroomgebiedsniveau kunnen gebeuren. Bijkomend is het belangrijk te weten dat er binnen het programma afstandsbediening niet enkel aandacht gaat naar de technische afstandsbediening van de kunstwerken, maar dat er een hele organisatiewijziging zal gebeuren waarbij er op een nieuwe manier met nieuwe functies zal samengewerkt worden in centrales. Dit geeft opportuniteiten naar een meer uniforme opleiding en manier van bedienen, een professionele communicatie en samenwerking met derden, ... De in de inleiding geschetste bezorgdheden zijn dan ook onterecht.*
- 4. In 2019 werd een multicriteria-locatiestudie uitgevoerd om te komen tot de locaties van de 3 centrales. Als uitgangspunt werd gehanteerd dat, uitgaand van het scenario met drie centrales, elke cluster beschikt over een optimaal, aan het water gelegen afstandsbedieningscentrale van waaruit de volledige cluster bediend wordt. Enkele van de criteria die ten opzichte van elkaar gewogen werden zijn: mogelijkheid om te combineren met X aantal diensten van DVW (shared services), lokale arbeidsmarkt, mobiliteit, aanwezigheid van glasvezelnetwerk, lopende projecten, beschikbaarheid eigen gronden, aanwezigheid varende klant, ... Op basis van deze analyse werd beslist om de centrale voor de cluster West te bouwen in Evergem.*

Maken wij vanuit deze informatie een reflectie, dan maken wij graag vooreerst een analogie met de verkeerslichten die AWV beheerd. Tot enige tijd terug werd dit eerder decentraal opgevolgd (weliswaar op provinciaal niveau). In het kader van het streven naar een grotere uniformiteit wordt de opmaak van V-plannen vandaag centraal aangestuurd. De motivatie is in hoofdzaak de geest van het Actieplan Verkeerslichten welke o.m. de ambities naar een veilige lichtenregeling (cf. principes conflictvrij) en een slimme lichtenregeling (cf. het ambitieuze project Mobilidata en

het gelijknamige raamcontract waar ook het stadsbestuur in mee stapt zoals op een recente gemeenteraad beslist) vastlegt voor gans Vlaanderen. Of hoe de kwaliteit verhoogd. Ook in het discours van De Vlaamse Waterweg lezen wij eenzelfde zienswijze waar wij an sich niet tegen kunnen zijn.

Vanzelfsprekend zijn hierbij nieuwe processchema's goed te keuren, echter de ervaring met AWW is dat dit niet problematisch hoeft te zijn. Ook in het discours van De Vlaamse Waterweg zien wij afdoende borgen en zelfs meerwaardes dat de dienstverlening geoptimaliseerd kan worden. Vanzelfsprekend is dit nader op te volgen.

Vraag 2191: Raadslid Annick Lambrecht (21 maart 2023)

Plan weesfietsen Brugge

In de media vernamen we dat Gent een proefproject start om 'weesfietsen' weg te krijgen uit het straatbeeld. Iedereen die een oude of kapotte fiets kwijt wil kan die achterlaten op één van de 8 fietsvakken die in het centrum voorzien worden voor fietswrakken.

Graag had ik de volgende vragen gesteld:

1. Wat denkt het stadsbestuur over dit Gents fietsinitiatief?
2. Kan dit ook voor Brugge onderzocht worden of zijn er reeds plannen hiervoor?
3. Wat is de huidige Brugse aanpak om weesfietsen die in de fietsenstallingen of op straat blijven slingeren tegen te gaan?

Antwoord 2191:

Plan weesfietsen Brugge

1. *Wat denkt het stadsbestuur over dit Gents fietsinitiatief?*

De stad Brugge speelt reeds kort op de bal betreffende weesfietsen waarbij er regelmatig controles gebeuren op weesfietsen.

2. *Kan dit ook voor Brugge onderzocht worden of zijn er reeds plannen hiervoor?*

Volgens de Fietsendienst is er geen nood aan dergelijk initiatief in Brugge, omdat het aantal weesfietsen in Brugge beheersbaar is.

3. *Wat is de huidige Brugse aanpak om weesfietsen die in de fietsenstallingen of op straat blijven slingeren tegen te gaan?*

Weesfietsen station:

De fietsen in de stallingen van het station van Brugge worden opgevolgd door het Fietspunt van Groep Intro. Fietsen die er langer dan 3 weken blijven staan, worden weesfiets. Maandelijks worden deze weesfietsen door het Fietspunt bezorgd aan de Fietsendienst.

Weesfietsen openbare weg:

Deze fietsen worden opgevolgd door de Gemeenschapswachten. Deze opvolging zit in de reguliere werking, wekelijks ontvangt de Fietsendienst van de Gemeenschapswachten meldingen van weesfietsen. Deze weesfietsen worden door de Fietsendienst opgehaald.

Hieronder een overzicht van de opgehaalde weesfietsen in de afgelopen 5 jaren:

	TOTAAL AANTAL OPGEHAALDE WEESFIETSEN	CENTRUM + DEELGEMEENTEN	STATION
2018	1.219	383	836
2019	990	287	703
2020	820	353	467
2021	502	279	223
2022	1.220	491	729

Vraag 2192: Raadslid Ilse Coopman (22 maart 2023)

Oproep hulverlening

Graag had ik meer informatie en data gekregen over volgende aspecten:

1. Aantal oproepen die de hulpverleningszone van onze stad tijdens hete afgelopen jaar kreeg voor medische hulp (=aantal ambulanceoproepen). Graag de meest recente gegevens die beschikbaar zijn.
2. Graag ook de cijfers ook van de vijf voorgaande jaren.
3. Welke evolutie zien we hierin?
4. Wat is de verklaring voor de eventuele daling of stijging hiervan? Zien we ook verschil of stijging/ daling in de aard van de oproepen.

Daarnaast had ik ook graag data gekregen over:

5. Kunt u ook een idee geven van het aantal gemelde gevallen van agressie tegen hulpverleners?
Eventueel met meer duiding over de aard en gevolgen hiervan? Vb. werkonbekwaamheid.

Antwoord 2192:

Oproep hulverlening

- 1. Aantal oproepen die de hulpverleningszone van onze stad tijdens hele afgelopen jaar kreeg voor medische hulp (=aantal ambulanceoproepen). Graag de meest recente gegevens die beschikbaar zijn.**

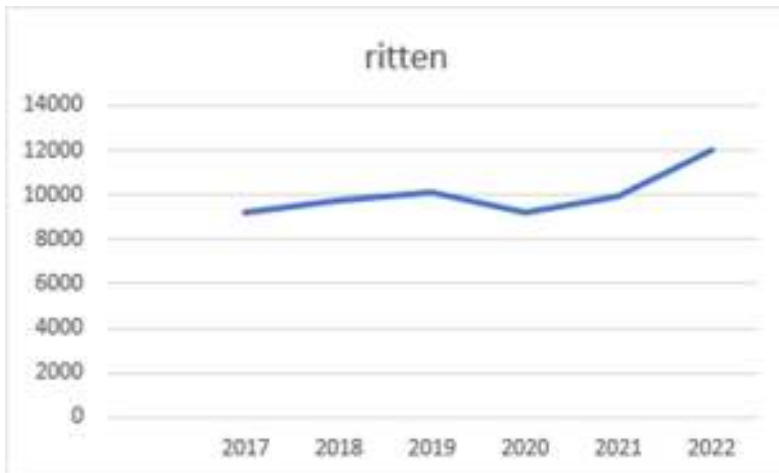
De 5 Brugse ziekenwagens reden afgelopen jaar 11979 maal uit. Het aantal ritten piekt vooral in de warmere en koudere maanden van het jaar.

- 2. Graag ook de cijfers ook van de vijf voorgaande jaren.**

jaartal	ritten
2017	9222
2018	9745
2019	10121
2020	9170
2021	9925
2022	11979

- 3. Welke evolutie zien we hierin?**

Tussen 2017 en 2022 is het aantal ritten met 30 % gestegen, er was echter een daling in de coronajaren.



4. Wat is de verklaring voor de eventuele daling of stijging hiervan? Zien we ook verschil of stijging/ daling in de aard van de oproepen.

Nationaal wordt dezelfde trend opgemerkt, m.a.w. in alle regio's stijgt het aantal ritten voor dringend medisch vervoer even snel. Als gekeken wordt naar de aard van de oproepen, dan stijgen alle types tussenkomsten even hard, dus daar dezelfde trend.

Hieruit kan besloten worden dat de bevolking vaker een beroep doet op een ziekenwagen, op het terrein wordt opgemerkt dat een ziekenwagen frequent gevraagd wordt voor een tussenkomst waar eigenlijk geen ziekenwagen nodig hoeft te zijn. De factuur voor een rit werd enkele jaren terug ook verlaagd naar 60 € per rit waardoor het gebruik van een ziekenwagen ook een stuk toegankelijker is geworden.

Het antwoord op deelvraag 5 wordt u later bezorgd.

Vraag 2193: Raadslid Stefaan Sintobin (22 maart 2023)

Langdurig zieken bij Brugse ambtenaren

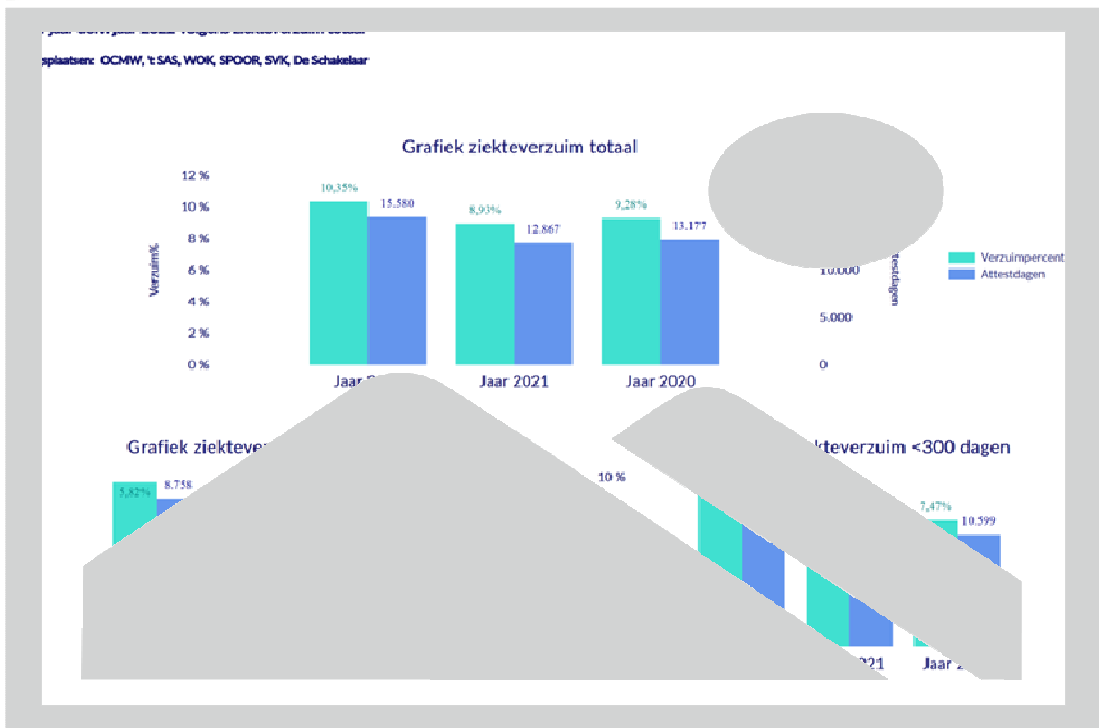
Het aantal langdurig zieken neemt in ons hele land jaar na jaar toe, voornamelijk bij 55-plussers. Eind vorig jaar telde het Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering (Riziv) 485.000 langdurig zieken, van wie 240.000 in Vlaanderen. Veel bedrijven kampen met heel wat langdurig zieken, en ook bij de ambtenaren gaan de cijfers omhoog. Bij de Stad Gent waren vorig jaar 1.508 ambtenaren één maand of langer afwezig door ziekte. Dat is 19 procent van de 7.900 stadsambtenaren

Wat is de tendens de afgelopen 5 jaar in Brugge? Graag duidelijk en gedetailleerd overzicht aub Politie, Stad, OCMW?

Antwoord 2193:

Hieronder vindt u de grafieken m.b.t. de vraag voor het OCMW voor de afgelopen drie jaren.

Ziekteverzuim per periode



Wat Stad Brugge betreft, kunnen wij u de volgende cijfers voorleggen.

Ambtenaren één maand of langer afwezig door ziekte in de voorbije 5 jaar in Brugge, geflankeerd door de cijfers betreffende medewerkers die minstens 4 maand ziek waren.

	werknemers	1md ziek	%
2018	1.587	188	11,85%
2019	1.581	195	12,33%
2020	1.588	206	12,97%
2021	1.645	230	13,98%
2022	1.596	228	14,29%

4md ziek	%
81	5,10%
66	4,17%
68	4,28%
92	5,59%
85	5,33%

De organisatie rolde de voorbije jaren een aanwezigheidsbeleid uit, waar actief wordt op ingezet vanuit de dienst Personeel & Organisatie, die zowel alle leidinggevenden (die ook de personeelsverantwoordelijken zijn op elke dienst) als langdurig zieke medewerkers ondersteunt.

Een aantal acties zijn ondernomen in het kader van absentieïsme:

Al langer lopend:

- Interne rapportage over ziekteverzuimcijfers naar diensthoofden en leidinggevenden.
- Vinger aan de pols over langdurig zieke medewerkers met arbeidsarts en stadsgeneesheer.
- Oproepen bij diensten om contact te houden met langdurige zieken, o.a. verspreiden van postkaartjes die kunnen opgestuurd worden naar langdurig zieken.
- Welzijnsbevraging.
- Pro-actieve acties in kader van mentaal welzijn: maand van mentaal welzijn, inzetten op individuele begeleiding (intern of extern in samenwerking met EMINO), ...
- Verschillende proactieve acties in kader van een gezondheidsbeleid: aansporen tot bewegen, gezonde voeding, tips rond nachtrust etc.

Sinds najaar 2022:

- Opmaak en verspreiden van folder voor medewerkers die (>) 1 maand ziek zijn.
- Opbelrondes - contacteren van langdurige zieken vanaf 1 maand ziekte.
- Op afdelingen met een hoger percentage van langdurig zieke medewerkers, actief contact met diensthoofd en leidinggevenden mét betrekken arbeidsarts.
- Re-integraties begeleiden (enkele formele trajecten, maar vooral ook informele ondersteuning), met aandacht op deeltijds terug op te starten, volgens capaciteiten van de werknemer.
- Vernieuwde procedure rond progressief werken, met voldoende opvolging vooraf, maar ook na terugkeer van de werknemer.

Wat de politie betreft, kunnen wij u het volgende melden.

In tegenstelling tot absenteïsme is ziekteverzuim een neutraal begrip. Alle afwezigheden door ziekte vallen onder de term ziekteverzuim.

De cijfers ziekteverzuim van de ziekteperiodes van 30 dagen of langer

Voor de volledigheid zijn ziekteperiodes die worden onderbroken door een weekend, doorgerekend. Dit omdat de politie van sommigen niet weet of ze konden worden opgeroepen tijdens het weekend of niet.

Het resultaat:

Jaartal	Aantal personeelsleden 30 dagen of meer ziek	Totaal aantal dagen afwezigheid
2018	71	5776
2019	57	4580
2020	53	4159
2021	50	4240
2022	61	5323

In 2022 tellen wij 9820 ziektedagen, zowel korte ziekteperiodes als periodes van ziekte van 30 dagen of meer.

De politie concludeert hieruit dat 54% van het totaal aantal ziekteperiodes, ziekteperiodes zijn van 30 dagen of meer.

Als wij tussen 2018 en 2022 vertrekken van een gemiddeld aantal van 450 personeelsleden bij de lokale politie kunnen wij concluderen dat:

- In het jaar 2018 16% van de personeelsleden 30 dagen of meer afwezig was wegens ziekte.
- In het jaar 2019 13% van de personeelsleden 30 dagen of meer afwezig was wegens ziekte.
- In het jaar 2020 12% van de personeelsleden 30 dagen of meer afwezig was wegens ziekte.
- In het jaar 2021 11% van de personeelsleden 30 dagen of meer afwezig was wegens ziekte.
- In het jaar 2022 14% van de personeelsleden 30 dagen of meer afwezig was wegens ziekte.

Eén van de projecten op de agenda de komende maanden is het positief aanwezigheidsbeleid. Dit zal hopelijk een positieve impact hebben op het aantal (langdurig) zieken.

Samen met de arbeidsarts is de personeelsdienst bij de politie bezig met het uitschrijven van het re-integratiebeleid om de langdurig zieken zo goed mogelijk te begeleiden om terug het werk te hervatten, zodat de drempel om terug het werk te hervatten lager ligt.

De absenteismecijfers

De absenteismecijfers geven de impact weer van de ziekteperioden op de organisatie.

De absenteismecijfers van 2022 voor de Lokale Politie Brugge bestaan uit:

- de gemiddelde Bradford-factor: 329 (deze meet de impact van de ziekteperioden op je organisatie - hoe hoger de Bradford score, hoe slechter. Meerdere korte, ongeplande ziekteperioden wegen immers zwaarder door);
- de 3 hoogste Bradford-scores: 23595, 5566 en 5544;
- het gemiddeld absentiepercentage: 6,27% (dit % wordt bekomen door deze formule te doen: $(\text{totaal aantal dagen afwezigheid (9820)} \times 100) / (\text{Aantal FTE (428,8)} \times 365)$).

Vraag 2194: Raadslid Chris Marain (30 maart 2023)

Sint Michiels: Dorpsstraat – Rijselstraat: fietsstraat!

Cf. ontvangen schrijven van concreet bezorgde burger uit St Michiels met prangende bezorgdheid en vraag naar verhoogde verkeersveiligheid vnl. voor fietsers In Dorpsstraat>Leiselestraat /kruispunt met Rijselsestraat. Met concrete vraag naar creatie aldaar van fietsstraat?

Dank voor terugkoppeling :

1. indien en wanneer daar een gewenste fietsstraat kan worden geïnstalleerd?
2. in afwachting van.. welke mogelijke maatregelen genomen kunnen worden voor snelheidsremming?

Antwoord 2194:

Sint Michiels: Dorpsstraat – Rijselstraat: fietsstraat!

De Mobiliteitsdienst ontvangt momenteel veel vragen en aanvragen voor onderzoeken, daarom kunnen wij u geen termijn opgeven waarbinnen wij uw vraag inhoudelijk kunnen behandelen. Bovendien gebeurt elk onderzoek grondig, wat tijd in beslag neemt.

Wat de Dorpsstraat/Leiselestraat specifiek betreft kunnen wij alvast bijkomend meedelen dat de snelheidsprocedure op twee locaties werd afgesloten door de lokale politie. Er werd objectief gemeten geen snelheidsprobleem vastgesteld.

Aansluitend aan de werken van het Kerkebeekpad zal er een veilige oversteek gecreëerd worden ter hoogte van de Dorpsstraat. Dit plan wordt momenteel gefinaliseerd door het studie bureau om daarna voorgelegd te worden aan het College van Burgemeester en Schepenen. Na deze goedkeuring kunnen wij hier verder over communiceren.

Wat de Rijselstraat betreft, wensen wij een studie uit te voeren om de problematiek (doorstroming openbaar vervoer en fietsers, parkeerbeleid, sluipverkeer) in deze straat grondig te onderzoeken. Wij hopen deze studie nog in 2023 te kunnen opstarten.