

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

24ste jaargang

nr. 17 – 28 mei 2019

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

Vraag 951: Raadslid Annick Lambrecht (12/03/2019)

Onderhoud rotondes stad Brugge

In antwoord op mijn schriftelijke vraag met referentie DDf/sv19015/dl liet u mij weten dat er in Brugge vandaag 39 rotondes zijn, waarvan er 18 in het beheer zijn van de diensten van de stad. U vroeg verduidelijking over wat ik precies bedoelde met onderhoud van de rotondes. Volgens het woordenboek van Van Dale wordt onderhoud gedefinieerd als "het in goede staat houden".

Voor rotondes komt dat bijvoorbeeld neer op het bij snoeien van het groen wat de zichtbaarheid op het aankomende verkeer ten goede komt, het bij schilderen van de belijning, het in goede conditie houden van de middenbermen voor voetgangers, enzovoort.

Graag had ik u dus de volgende vragen gesteld:

1. Gebeurt onderhoud enkel op vraag of ook op regelmatige basis?
2. Om de hoeveel weken gebeurt groenonderhoud op rotondes?

Antwoord 951:

Onderhoud rotondes stad Brugge

Het groenonderhoud gebeurt op regelmatige basis. Dit regelmatige onderhoud wordt wanneer nodig aangevuld op vraag.

Slijtage van belijning is sterk afhankelijk van de aard van de belijning (wegenverf dan wel thermoplastische markeringen), de aard en kwaliteit van de ondergrond, de intensiteit van het wegverkeer, de weersomstandigheden, ...

Regelmatig onderhoud is hier niet zinvol. We onderhouden wanneer nodig (na nazicht) of op vraag.

Er kan geen vast wekelijks interval gezet worden op het groenonderhoud van rotondes. De duurtijd tussen twee onderhoudsbeurten is sterk afhankelijk van het seizoen, de aard van de beplanting (gazon, bloemenmengsel, vaste planten, heesters, ...), de toestand van de beplanting, ...

Vraag 952: Raadslid Karin Robert (15/03/2019)

Betreft: Veiligheid in en rond het Graaf Visartpark, Kristus-Koning, Brugge

Bewoners-wandelaars in de omgeving van het Graaf Visartpark merkten op dat de veiligheid in en rond het Graaf Visartpark niet wordt gegarandeerd op dit ogenblik.

In bijlage foto's genomen op vrijdagmorgen 15 maart tussen 10u30 en 11u.

1. De signalisatie met rood witte linten en blauwe witte politielinten laat te wensen over.

Sommige linten hangen nog, andere raakten los en wapperen stevig in de wind. (Zie foto bijgevoegd)

2. Nergens is een duidelijk - stevig staand bord te zien waarop staat dat het park niet meer toegankelijk is.

Nochtans is het park gevaarlijk op dit ogenblik voor het betreden: voor kinderen, voor wandelaars met honden,....

3. Hierbij ook melding van half loshangende takken aan de bomen, aan de rand van het park - wandelpad, ter hoogte van de Karel de Stoutelaan. (Zie foto bijgevoegd)

4. Langs de Karel de Stoutelaan merkte ik ook dat de signalisatie: data van het 'verbod op parkeren' langs het park onduidelijk is en verkeerd werd genoteerd.

Kan een duidelijker, veiliger signalisatie door stad Brugge, politie?

Antwoord 952:

Veiligheid in en rond Graaf Visartpark

Het hevige stormweer rond 15 maart jl. zorgde er voor dat de brandweer en politiediensten, omwille van veiligheidsredenen, de toegang tot het Graaf Visartpark afsloten. Gezien het geen evidentie is om dergelijke plaats volledig af te sluiten werd, zoals ook aangegeven, gebruik gemaakt van politielinten.

De groendienst werd gecontacteerd om de loshangende takken van bomen te verwijderen. In de week van 6 mei 2019 was de groendienst nog verschillende bomen aan het snoeien in het park. Sinds 10 mei 2019 is het park opnieuw publiek toegankelijk en werden de politielinten verwijderd.

Wij zullen de geformuleerde opmerkingen meenemen zodat de signalisatie duidelijker wordt aangebracht bij gelijkaardige situaties in de toekomst.

De signalisatie in de Karel De Stoutelaan werd niet door de politie werd geplaatst, maar wellicht door openbaar domein – groendienst. Uw opmerking werd doorgegeven aan de groendienst.

Vraag 953: Raadslid Sandra Wintein (21/03/2019)

Wijk Arsenaalstraat - Inname van parkeerplaatsen door plaatsing parkeerverbodsborden

Om de zoveel maanden worden de stoepgoten van de wijk Arsenaalstraat, Wijngaardplein, Sulferbergstraat, Colletijnenhof schoongemaakt. Dat de wijk proper wordt gehouden wordt door de bewoners ten zeerste geapprecieerd.

Toch zijn er enkele zaken die de bewoners willen signaleren:

Eerst en vooral worden de borden zeven dagen voordien reeds geplaatst. Uiteraard is het normaal dat de bewoners vroeg verwittigd worden, maar doordat ze de borden om de tiental meter op de parkeerplaatsen zetten, worden daardoor wel vier parkeerplaatsen opgeofferd per straat en dat in een buurt die al geteisterd wordt door een hoge parkeerdruk en tekort aan parkeerplaatsen. Ook werden deze borden maar twee dagen na de schoonmaakdagen weggenomen. In een buurt waar sowieso veel overdruk is wegens de academie en het SNT, vragen de bewoners zich af of dit niet op een andere manier aangepakt kan worden.

Vandaar de volgende vraag:

- Kan er rekening worden gehouden met de opmerkingen van de bewoners en kunnen de parkeerverbodsborden dus voortaan zo geplaatst worden dat ze geen volledige parkeerplaatsen innemen?

Antwoord 953:

Parkeerverbodsbornen wijk Arsenaalstraat

Dagelijks staan er in functie van het net houden van straten en het reinigen van rioolkolken een 300 tal parkeerverbodsbornen langs de parkeerplaatsen op het Brugs grondgebied. De instructie is dat deze bornen zoveel mogelijk aan de kant geplaatst worden zodat voertuigen vlot kunnen parkeren.

Deze bornen worden inderdaad enkele dagen op voorhand geplaatst. Dit is nodig om ervoor te zorgen dat de eigenaars van de voertuigen tijdig geïnformeerd worden, zodat er voldoende tijd is om de wagen te verplaatsen en uit te kijken naar een alternatieve parkeerplaats.

De bornen worden zo geplaatst dat ze telkens tussen 2 parkeerplaatsen staan, zodat de auto's er nog tussen kunnen parkeren. Het gebeurt dat bewoners of passanten de bornen verplaatsen om gemakkelijker de parking te verlaten of te kunnen parkeren.

De bornen worden dicht op elkaar geplaatst om het voldoende duidelijk te maken dat er niet mag geparkeerd worden. De ervaring leert dat heel wat voertuigen toch parkeren tijdens de 'verboden periode' wanneer we grotere tussenafstanden hanteren (de wettelijke tussenafstand bedraagt 40 meter).

Vraag 954: Raadslid Janos Braem (16/04/2019)

De rode hanggeraniums die momenteel aan de brugse buurten worden aangeboden zijn jammer genoeg niet bijvriendelijk. Brugge komt zo tegemoet aan de doelstelling om meer bloemen in het straatbeeld te hebben, maar het blijft daar helaas bij. Wordt er bekeken om volgend jaar eventueel andere plantentypes aan te bieden die wel bijvriendelijk zijn? Wat zijn de extra kosten hiervan?

Antwoord 954:

De eenjarige planten in de bloembakken moeten voldoen aan een uitbundige bloei, bij voorkeur een hangende groeivorm hebben en voldoende droogteresistent zijn. Bij de eenjarigen die in de handel te verkrijgen zijn, en die aan deze verwachtingen voldoen zijn er weinig soorten die bijvriendelijk zijn. Het aanpassen van het plantenassortiment is dan ook niet evident. In de bloembakken worden vooral pelargonium (hanggeranium), surfinia, salvia en bidens gecombineerd. De pelargonium en surfinia in de bloembakken zijn inderdaad soorten die voor wilde bestuivers geen bijdrage leveren. Salvia en bidens zijn wel aantrekkelijk voor onder meer bijen. Daarom opteert de cluster openbaar domein eerder om bijvriendelijke beplantingen van vaste planten, bloembollen en inheemse boomsoorten te voorzien. Zo worden bijvoorbeeld de bijvriendelijke geranium, aster, verbena, echinacea, centranthus (spoorbloem) aangeplant. Bij de bloembollen onder meer winterakoniet, sneeuwkllokje, sierui, krokus. Er is de intentie om het aandeel biologisch gekweekte bloembollen te verhogen.

Vraag 955: Raadslid Janos Braem (17/04/2019)

Als er nieuwe wegeniswerken gepland staan, welke procedure wordt dan gevolgd? Welke diensten en personen zijn betrokken bij de opmaak daarvan? Hoe wordt er rekening gehouden met het groen in de straat, gebeurt dit voor of na de opmaak van de plannen?

Antwoord 955:

Voorheen werden ontwerpen van wegenis opgemaakt door wegenontwerpers binnen de wegendienst.

Het ontwerpproces omvatte volgende stappen:

1. Consultatie verschillende betrokken diensten: o.a. dienst mobiliteit, politie - verkeerstechnische dienst, groendienst

2. Opmaak voorontwerp – voorleggen voorontwerp aan bevoegde schepen en college (goedkeuring voorontwerp)
3. Infovergadering mbt voorontwerp
4. Aanpassen van voorontwerp aan opmerkingen uit infovergaderingen – opmaak definitief ontwerp
5. Opmaak bestek en aanbestedingsdossier
6. Voorleggen definitief ontwerp, aanbestedingsdossier en wijze van gunnen aan college en gemeenteraad
7. Aanbestedingsprocedure en gunning (college)
8. Communicatie naar de bewoners
9. Start werken

Sinds 6 juni 2016 worden in het kader van het veranderingstraject 'NENO' stappen gezet om de 'ontwerpers wegendienst' en de 'ontwerpers groendienst' samen onder te brengen binnen één afdeling Ontwerp en Planning in de cluster Openbaar Domein. Hiertoe werd:

- De organisatiestructuur aangepast (zie nota 'cluster OD' in bijlage)
 - Het personeelskader aangepast (zie nota 'formatie OD' in bijlage)
 - De functietitel en functiebeschrijving van deze ontwerpers aangepast van enerzijds 'ontwerper wegen' en anderzijds 'tuinontwerper' naar 'ontwerper openbaar domein' (zie functiebeschrijving in bijlage)
 - Een examenprocedure georganiseerd om de titel 'ontwerper openbaar domein' te bekomen
- Dit samen brengen van ontwerpers binnen één afdeling Ontwerp en Planning in de cluster Openbaar Domein gebeurt niet enkel op papier (structuur, personeelskader, functiebeschrijving). Het gebeurt ook fysiek, vanaf 23 mei 2019 werken deze ontwerpers samen vanuit één locatie (Hoogstraat 37-41).

Eén van de doelstellingen van bovengenoemde stappen is om te evolueren van een sectorale (groen-grijs) benadering van het openbaar domein naar een geïntegreerde aanpak van ontwerpen voor de Brugse publieke ruimte. Momenteel is dit veranderingstraject nog niet ten einde (de 'verhuis' op 23 mei 2019 is een belangrijke mijlpaal). Toch merken we nu al een meer geïntegreerde aanpak van ontwerpen op het openbaar domein, met een volwaardiger integratie van het groenaspect in ontwerpen van straten. De komende maanden en jaren gaan we hier verdere stappen in vooruit zetten.

Vraag 956: Raadslid Geert Van Tieghem (20/04/2019)

absenteïsmegraad anno 2018 van de stad en ocmw

Gelieve ons de **absenteïsmegraad anno 2018** te bezorgen, van **stadspersoneel** en **ocmw**, uitgesplitst tussen statutairen en contractuelen en per soort ongeschiktheid (ongeval/ziekte/arbeidsongeval) (in dagen en in % -

(cfr. het verleden - antwoord april 18 bijgevoegd)

Graag ook een detail/verduidelijking van de gehanteerde berekeningswijze.

Graag ook het aantal langdurig arbeidsongeschikten (> 4 maanden) op datum van 31/12/2018 in de stad en het ocmw. (+ %)

Antwoord 956:

Absenteïsmegraad stad – OCMW 2018

Absenteïsmegraad stad 2018

1. Absenteïsmegraad anno 2018 (in dagen en %)

	<i>Absenteïsmegraad in dagen</i>			<i>Absenteïsmegraad in %</i>		
	Ongeval*1	Ziekte	AO*2	Ongeval*1	Ziekte	AO*3

Contractuelen	/	24 678	1527	/	9,17%	/
Statutairen	/	9 583	593	/	6,10%	/
Totaal	/	34 260	2120	/	7,96%	/

Ter info: in 2017 hadden we een totale absentiegraad van 8,31%.

2. Een detail/verduidelijking van de gehanteerde berekeningswijze.

$$\text{Absentiegraad in \%} = \frac{\text{\# ziekte uren per ziekteperiode}}{\text{Aantal verwacht te presteren uren}}$$

De teller wordt berekend op basis van de geregistreerde ziekteperiodes in onze HR-software. Rekening houdend met de effectieve tewerkstellingsbreuk van de medewerkers, wordt de afwezigheid omgezet in ziekte uren. Bijvoorbeeld:

- ziekteperiode van 1/2/17 - 28/2/17 voor iemand met een tewerkstellingsbreuk 0,5 = 76 ziekte uren
- ziekteperiode van 1/2/17 - 16/2/17 voor iemand met een tewerkstellingsbreuk 0,8 = 72,96 ziekte uren

De noemer wordt berekend op basis van het totaal aantal verwacht effectief te presteren uren per in dienst zijnde medewerker gedurende het ganse kalenderjaar.

3. Het aantal langdurig arbeidsongeschikten (> 4 maanden) op datum van 31/12/2018 (+ %)

	Absoluut aantal	%
Aantal langdurige zieken (>4 maand) op 31/12/2018	33	2,11%

Opmerkingen

1. De absentiegraad ten gevolge van een ongeval kunnen we niet aanleveren. Dit houden we namelijk op geen enkele manier bij. Als werkgever zijn we enkel verplicht om afwezigheid ten gevolge van een arbeidsongeval bij te houden. Dat verklaart de twee lege kolommen.*¹
2. Belangrijke nuance bij het aantal afwezigheidsdagen ten gevolge van een arbeidsongeval, is dat dit aantal is uitgedrukt in kalenderdagen (in plaats van werkdagen). Het cijfer is dus een (duidelijke) overschatting van de realiteit. *²
3. De procentuele afwezigheidsgraad ten gevolge van een arbeidsongeval registreren wij niet. Enkel de absolute waarden, namelijk het effectief aantal afwezigheidsdagen. Enerzijds omdat dit wettelijk niet hoeft. Anderzijds ook omdat het absolute aantal uitgedrukt is in kalenderdagen. Daardoor kunnen we geen correcte percentage aanleveren. *³

Absentiegraad OCMW 2018

Algemene cijfers

Jaar	graad (%) totaal	statutair	contractueel	gecorrigeerd totaal	statutair	contractueel
2013	12,32%	8,52%	13,92%	8,39%	5,79%	9,50%
2014	12,51%	10,20%	13,37%	8,64%	8,94%	8,53%
2015	12,06%	8,40%	13,36%	8,15%	6,15%	8,87%
2016	11,72%	7,90%	12,93%	6,74%	7,34%	6,55%
2017	12,16%	7,35%	13,62%	6,74%	5,99%	6,98%
2018	12,80%	7,50%	14,01%	6,69%	6,23%	6,88%

De laatste jaren is het ziekteverzuim in het OCMW vrij stabiel gebleven, met een tendens naar een lichte stijging in 2018 (12,80%). Deze lichte stijging is volledig te wijten aan het langdurig ziekteverzuim (meer dan 300 dagen). Het gecorrigeerde ziekteverzuimpercentage is immers het beste resultaat van de voorbije jaren (6,69%). De stijging bij langdurige afwezigheid is enerzijds te

wijten aan een algemene maatschappelijke evolutie en anderzijds te wijten aan het aanwezigheidsbeleid van het OCMW dat zich heeft toegespitst op het kort ziekteverzuim. Gezien de sociale opdracht van de organisatie stellen zij bewust een aantal zwakkere doelgroepen tewerk, zoals in de dienst thuishulp en in de sociale tewerkstelling (waar het ziekteverzuim hoger ligt dan 20%).

Het verschil tussen het ziekteverzuim van statutaire en contractuele medewerkers is vooral te wijten aan het feit dat de doelgroepen hierboven vermeld allemaal contractuele medewerkers zijn.

In het voorbije jaar is bijzondere aandacht besteed aan een aanwezigheidsbeleid, waarbij werd gefocust op de aanwezigheid van medewerkers, naast het ziekteverzuim. Acties die daarin zijn genomen zijn o.a.:

- Versterken van betrokkenheid van medewerkers via diverse procedures en projecten, zoals een positief waarderingsbeleid, een aanwezigheidsbeleid gericht op kortverzuim, het stimuleren van de werking met zelfsturende teams (o.a. met zelfroosteren en scrum overleg methodiek), een leiderschapstraject gericht op coachend leidinggeven.
- Versterken van de ondersteuning voor zwakkere doelgroepen, door het inzetten van jobcoaches, specifiek in de dienst thuishulp.
- Een gezondheidsbeleid gericht op bewegen, zoals staan werken, fietsbeleid, sporten,...
- Het houden van ziekteverzuim- en terugkomgesprekken.
- Het inschakelen van de maatschappelijk werker welzijn en vertrouwenspersonen bij problematisch ziekteverzuim.
- Het uitwerken van een re-integratiebeleid, vanuit een nauwe samenwerking tussen de arbeidsgeneeskundige dienst, de personeelsdienst en de dienst preventie.
- Het versterken van informele contacten tussen medewerkers en de leiding van de organisatie via terugkommomenten, proeverijen, en pop up bars.

Vraag 957: Raadslid Jasper Pillen (29/04/2019)

Betreffende de controles door de parkeerfirma

De afgelopen weken werd opnieuw via sociale media, via mail of persoonlijk geregeld geklaagd over de houding en de manier van controleren door de parkeerwachters. In het verleden ben ik hierover al enkele malen tussengekomen.

Ik heb de volgende vragen, aangeduid met de bolletjes.

Een bewoonster uit de blauwe zone kreeg een uitnodiging tot het betalen van een retributie voor haar eigen wagen die correct ingeschreven was. De retributie werd dan ook kwijtgescholden, de uitleg was "een panne van het systeem".

- Betekent "een panne van het systeem" dat er geen ernstige controles kunnen uitgevoerd worden (vermoedelijk niet dus, gelet op de vergissing) ? Op welke manier worden de controles dan toch gedaan? Als ze niet ernstig kunnen worden gedaan, zoals blijkt uit de vergissing(en), waarom werden deze dan toch uitgeschreven?
- Hoeveel retributies werden al kwijtgescholden (sinds de invoering van het systeem) wegens een panne of een technische storing?

Een bewoner uit de blauwe zone kreeg een uitnodiging tot het betalen van een retributie voor zijn eigen wagen terwijl die wagen correct staat ingeschreven. Na verificatie van het ticket bleek dat de parkeerwachter een fout nummerplaat intikte.

- Hoe kan zoiets gebeuren? Missen is uiteraard menselijk, dus een menselijke fout kan. Maar het controle-bedrijf werkt toch met scanwagens/brommers die zo'n vergissing normaal niet zouden mogen maken?

- Hoeveel klachten over dit soort 'fouten' werden ontvangen en hoeveel retributies werden al kwijtgescholden (sinds de invoering van het systeem) aan vergunningshouders wegens een foute vaststelling?

Een Bruggeling wordt in het centrum van de stad een retributie opgelegd terwijl hij aan het laden en lossen is bij familie. De man heeft tijdens de handelingen van de controleur (wat in se bewijst dat hij aan het laden en lossen was, anders zou hij nu zo op de controle gebotst zijn) een gesprek proberen aan te knopen met de controleur die snel een foto maakte en zonder iets te zeggen is weggereden met zijn brommer.

- Ik begrijp dat de controleurs geregeld het onderwerp zijn van spot of van verbaal geweld maar in een situatie van beschaafd vragen naar het waarom (zoals in het bovenstaande geval) snel weggrijden met de brommer, verhoogt nu niet meteen het vertrouwen van de burger in de kwaliteit van de dienstverlening. Wat zijn hierover de richtlijnen? Is de controleur verplicht om alsnog – ook als de burger aan de wagen staat terwijl de vaststelling nog bezig is – door te gaan? Zo ja, door wie/op welke basis is de controleur hiertoe verplicht?

Antwoord 957:

Controles door parkeermat

Zonder de exacte omstandigheden van deze drie gevallen is het voor ons zeer moeilijk om een correct en duidelijk antwoord ten gronde te geven over deze gevallen. In bijlage vindt u een overzicht van de redenen waarom een retributie geannuleerd werd. Tussen 16 februari 2018 (wanneer OPC gestart is met de behandeling van de retributies) en 2 mei 2019 (wanneer deze lijst werd bezorgd) waren er 4.431 retributies kwijtgescholden op een totaal van 97.031 retributies, 4,5%.

De parkeermat gebruikt voor het beslissen of een retributie wordt kwijtgescholden een door het college van burgemeester en schepenen goedgekeurde lijst. Zij mogen hier niet van afwijken. Indien een situatie niet op deze lijst voorkomt, dan wordt deze voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.

De reden die het meest gebruikt werd is 'klacht gunstig'. Dit komt omdat in het begin de redenen voor het kwijtschelden niet bijgehouden werden, alles werd dus onder deze categorie gestoken. 'Geldig SMS-parkeren' en 'foutieve nummerplaat' werden door elkaar gebruikt voor fouten van parkeermatwachters én gebruikers. Onder deze categorieën vallen dus ook gebruikers die hun nummerplaat niet correct ingeven.

In totaal zijn er 427 retributies kwijtgescholden met als reden 'bewonerskaart geldig'. Dit omvat retributies die opgelopen zijn doordat er een fout gemaakt werd bij het aanmaken van de nummerplaat, maar kan ook wijzen op technische problemen.

Met betrekking tot de laatste situatie (discussie laden en lossen) willen we opmerken dat er vaak bestuurders parkeren zonder te betalen, maar in de omgeving van hun wagen blijven. Wanneer er dan een parkeermatwachter een retributie aan het uitschrijven is, komen ze naar de wagen en beweren ze dat ze aan het laden en het lossen zijn. Zonder het concrete dossier is het echter moeilijk om hierover te oordelen. Bovendien monden deze gevallen vaak uit in woord tegen woordsituaties.

Van zodra de parkeermatwachter begonnen is met het uitschrijven van een retributie is het voor hem niet meer mogelijk om deze te annuleren. Volgens de procedure moet de parkeermatwachter de bestuurder op de hoogte brengen van de te volgen betwistingsprocedure. Pas dan kan er beslist worden, door de parkeermatwinkel of het college van burgemeester en schepenen, om over te gaan tot het kwijtschelden van een retributie.

Rijlabels	Aantal van Referentie
Klacht gunstig (Klacht gunstig (BRUGGE))	801
Geldig sms-parkeren (Geldig ticket)	761
Foutieve nummerplaat (Verkeerde vaststelling)	612
Materiële misslag (Materiële misslag (BRUGGE))	481
Bewonerskaart geldig (Andere)	427
Stond aan PA (Geldig ticket)	420
Eénmalige annulatie (Andere)	259
Heeft betaald (Oninvorderbaar)	99
Ambtshalve afvoering (Oninvorderbaar)	62
Verkeerde zone / straat (Verkeerde vaststelling)	61
Mindervalidenkaart (Vergunning)	59
PA Defect (PA Defect)	48
Geen bevoegdheid (Verkeerde vaststelling)	44
Testticket (Andere)	37
Vervangwagen (Vergunning)	32
Op vraag van stad/gemeente (Op vraag van stad/gemeente)	30
Algemeen (Verkeerde vaststelling)	29
Overleden (Oninvorderbaar)	23
Parkeerschijf lag correct (Andere)	19
Storing SMS / APP (Andere)	18
Insolvabel (Oninvorderbaar)	10
Adres onbekend (Oninvorderbaar)	8
Andere (Andere)	8
Faillissement (Oninvorderbaar)	8
Voertuig in observatieperiode (Geldig ticket)	7
Inname publiek domein met vergunning (Gemachtigd)	7
Nieuwe nummerplaat (Vergunning)	7
Buitenlands adres (Oninvorderbaar)	7
Andere (Overmacht)	5
Niet zichtbaar op foto (Geldig ticket)	5
Geschrapd bij DIV (Oninvorderbaar)	4
Geen foto's / Onduidelijke foto's (Oninvorderbaar)	4
Landcode foutief (Verkeerde vaststelling)	4
BWK niet voorgelegd (Vergunning)	4
Politievoertuig (Gemachtigd)	3
Defect voertuig (Overmacht)	3
Parkeerschijf niet duidelijk (Vergunning)	3
Laden en lossen (Gemachtigd)	2
Problemen signalisatie (Problemen signalisatie)	2
Parkeren voor garage (Gemachtigd)	2
ImportDIV - Geschrapte NrPlaat (Automatische annulatie)	1
Medische reden (Overmacht)	1
In geseinde voertuigenlijst (Verkeerde vaststelling)	1
Onvindbaar (Oninvorderbaar)	1
BWK niet duidelijk (Vergunning)	1
Abonnement niet duidelijk zichtbaar (Vergunning)	1
(leeg)	
Eindtotaal	4.431

Vraag 958: Raadslid Karel Scherpereel (8/05/2019)

Als ik 's avonds, als de zon is ondergegaan, fietst over de fietsbrug aan Kinapolis dan lijkt dat wel een verlichte UFO die vanuit het verre heelal op ons neerdaalt. Als ik echter de fietsbrug over de Expressweg iets verderop terug neem, dan is de verlichting meer dan ondermaats (eigenlijk niets buiten een aantal lichte straatlantaarns aan begin- en eindpunt). Nochtans wordt deze route aangeprezen als een schoolveilige route. Ik denk in de winter dat dit de meest verkeers'on'veilige route is. Zijn er of waren er plannen om die fietsbrug dezelfde verlichting te geven zoals aan Kinapolis?

Antwoord 958:

Verlichting fietsbrug Expressweg

In antwoord op uw schriftelijke vraag vindt u hieronder het antwoord van het Agentschap Wegen en Verkeer:

"Ik weet niet welke andere brug precies bedoeld wordt, maar ik vermoed deze aan Chartreuse? Bij de brug aan de Kinapolis werd de verlichting ingewerkt in de leuning.

Bij de brug aan de Chartreuse zorgt de 'gewone' openbare verlichting voor de weg ook voor de verlichting op de brug.

Er zijn geen plannen om dit aan te passen.

De brug aan de Kinapolis ligt op het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk), de brug aan Chartreuse niet. Deze laatste vervult dus eigenlijk een meer recreatieve functie, wat de functionele fietser uiteraard niet moet weerhouden om deze ook te gebruiken.

Wij zetten vooral in op het verbeteren van de fietskwaliteit op de fietspaden op het BFF.

Goele Vansevenant

Projectmanager

AGENTSCHAP

WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer West-Vlaanderen"