

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

25ste jaargang

nr. 4 – 4 februari 2020

---

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

## **Vraag 1125: Raadslid Geert Van Tieghem (17/01/2020)**

### **Parkeergelden – parkeerretributies – P.V.'s stad Brugge/politie - 2019**

Geleef ons een overzicht mede te delen m.b.t. het kalenderjaar 2019 van :

- De inkomsten uit parkeergelden (parkeerautomaten en sms- parkeren/app)
- De inkomsten parkeerretributies (binnenstad, blauwe zone en kiss en ride zones)
- Het aantal parkeerretributies ( " " " " " " )
- Het aantal processen verbaal voor foutparkeren (+boetebedrag) via politiediensten

### **Antwoord 1125:**

#### **Parkeergelden - parkeerretributies- P.V.'s stad Brugge/politie - 2019**

1. In totaal werd er 4.104.781,07 euro aan parkeergelden geïnd in 2019. 3.678.575,24 euro werd betaald aan een parkeerautomaat (cash of kaart). De overige 1.178.648,96 euro werd via SMS of App betaald.
2. In antwoord op uw vraag betreffende de inkomsten van parkeerretributies voor boekjaar 2019 kunnen wij u mededelen dat die 1.978.624,1 euro bedroegen. Deze dienen wel geïnterpreteerd te worden als geboekt maar nog niet alles is ook effectief geïnd.
3. In 2019 werden er in totaal 71.826 retributies uitgeschreven in de binnenstad, blauwe zones en kiss & rideparkings.

Dit zijn de bruto-inkomsten omdat er ook nog rekening gehouden moet worden met de vergoedingen die betaald moeten worden aan OPC/Seris en Be-Mobile.

4. In 2019 werden er door de politie 11.167 inbreuken voor foutparkeren vastgesteld en dit voor een totaalbedrag van 749.824 euro aan boetes die evenwel naar de federale overheid gaan. De "return" naar de politie via het Verkeersveiligheidsfonds is hoger dan dit bedrag.

## **Aanvulling op vraag 1125: Raadslid Geert Van Tieghem (17/01/2020)**

## **parkeergelden - parkeerretributies stad Brugge**

Wat punt 1 betreft, kunnen m.i. de getallen niet kloppen. De som van beide vermelde getallen is niet 4.104.781,07 €. Kan ons dat uitgelegd worden ?

### **Aanvullend antwoord 1125:**

#### **Parkeergelden – parkeerretributies stad Brugge**

Het aandeel SMS-parkeren werd per ongeluk ook bij de parkeerautomaten geteld. Hierdoor klopte de opdeling dus niet meer. Er werd in totaal wel degelijk 4.104.781,07 euro aan parkeergelden geïnd. De verdeling is als volgt:

Parkeerautomaten: 2.926.132,11 euro  
SMS + App: 1.178.648,96 euro

### **Vraag 1127: Raadslid Karel Scherpereel (7/11/2019)**

#### **Inspraak via kindergemeenteraad**

Al gedurende mijn hele directeursloopbaan word ik naast het lerarenkorps ook bijgestaan door een leerlingenparlement. De leerlingen die daarin zetelen komen uit alle graden en werden voor één jaar verkozen door hun medeleerlingen. De ideeën die deze leerlingen, de voorzitter en secretaris, naar voor brengen zijn vernieuwend en sommige zaken worden ook daadwerkelijk uitgevoerd. Ik merk dat omliggende gemeenten zoals Blankenberge en Oostkamp ook gebruik maken van zo'n inspraakorgaan: de kindergemeenteraad met een burgemeester en schepenen.

Voor zo ver ik weet heeft Brugge dat niet. Wordt er niet aan gedacht om zo'n inspraakorgaan in de toekomst te installeren? Of werd dit al in het verleden georganiseerd?  
Het zou de kinderen ook niet alleen inspraak geven en de gemeenteraad ideeën geven maar ze zouden de democratie (en misschien zin in politiek) aan der lijve ondervinden.

### **Antwoord 1127:**

#### **Inspraak via kindergemeenteraad**

Een kindergemeenteraad is uiteraard een sympathiek initiatief en veel steden pakken hier dan ook communicatief mee uit maar dat mag niet de reden zijn. Vanuit het traject van kind- en jongerenvriendelijke stad vinden wij een kindburgemeester of kindergemeenteraad geen meerwaarde omwille van een aantal redenen.

- Een kindergemeenteraad moet zich uitspreken over thema's/onderwerpen die betrekking hebben over de hele stad of delen er van.  
Uit onderzoek blijkt dat de leefwereld van kinderen onder de 12 jaar zich hoofdzakelijk afspeelt in hun buurt en wijk.
- Wij wensen kinderen liever breed te bevragen en betrekken in plaats van een select groepje spreekbuis te maken voor alle kinderen.
- De wensen en verlangens van kinderen zijn uiteenlopend en verschillen bovendien per leeftijd, woonplaats, persoonlijke interesse.

- Het concept van een gemeenteraad is teveel geënt op volwassen structuren en sluit niet aan bij hun leefwereld. Wij vinden het belangrijk dat kinderen rechtstreeks met beleidsmakers in dialoog kunnen treden. Daarvoor zijn wij een aantal initiatieven aan het uitwerken.
- Het risico dat slechts een minderheid van kinderen zich aangesproken voelen en dat het engagement vaak gestuurd is door de opvoedingsomgeving.

Dit wil niet zeggen dat wij geen voorstander zijn van meer participatie en betrokkenheid van kinderen en jongeren in onze beleidskeuzes maar dat wij juist streven naar interactie van het bestuur naar de kinderen toe om op deze manier hun participatie en betrokkenheid te versterken.

Vanuit het traject kind- en jongerenvriendelijke stad leren wij dat de kinderen en jongeren vragen dat de politiek naar hen komt en niet dat zij naar de politiek moeten gaan.

In de huidige participatieprocessen moeten wij veel meer aandacht gaan besteden aan deze doelgroep en ze actief betrekken bij projecten zoals de volwassenen worden betrokken.

Voorbeelden hiervan zijn onze kindvriendelijke buurttoppepper waarmee kinderen een activiteit kunnen organiseren in hun straat of wijk.

Of de subsidie Jong Ding waarmee jongeren een creatief project uit de grond kunnen stampen.

Het blijft onze opdracht en uitdaging om dit transversaal aan te pakken. Daarbij is het belangrijk om te kijken welke tools en partners ons hierbij kunnen helpen. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan de jeugdraad die momenteel een grootschalige enquête aan het uitrollen is waarmee ze op vandaag al meer dan 600 Brugse jongeren hebben bevroegd over diverse thema's.

Of bij de heraanleg van speelruimte of straten en bij het opstellen van de wijkmobiliteitsplannen of de schoolvervoersplannen, hiervoor werden maar liefst 2500 leerlingen en ouders bevroegd.

Bij al deze momenten trekken wij de buurt in, gaan naar scholen en gaan daar het gesprek met kinderen en jongeren aan. Wij brengen hun ervaringen in kaart die een schat aan informatie bevatten.

Zo bouwen wij zelf expertise op en laten wij de kinderen, die vaak de ervaringsdeskundigen zijn, aan het woord.

Ook bestaan er reeds tal van tools om participatie mogelijk te maken. De jeugddienst maakt bijvoorbeeld actief gebruik van Mentimeter, iets wat mensen misschien kennen vanuit de klas. Hier kunnen wij nog grote stappen zetten om dit te verbeteren. Binnenkort lanceren wij een nieuw platform dat hier zeker en vast een rol kan spelen.

Naast de tools blijft het belangrijk om participatie en betrokkenheid te creëren op basis van interesse van kinderen.

## **Vraag 1128: Raadslid Jos Demarest (22/01/2020)**

### **Activiteiten Meldpunt in 2019**

Hoeveel meldingen voor het meldpunt werden in 2019 ontvangen via

- de website [www.brugge.be](http://www.brugge.be)
- persoonlijk melding in de dienst Communicatie,
- telefoon meldpunt 050/44.80.00
- Een brief naar Meldpunt Stad Brugge te 8000 BRUGGE Brug 12.
- e-mail naar [Meldpunt@Brugge.be](mailto:Meldpunt@Brugge.be)
- meldingskaart uit het infoblad Bruggespraak.
- meldingskaart bij activiteiten van de SAR

Hoeveel problemen werden gesignaleerd?

In welke categorieën worden deze problemen ingedeeld?

Hoe wordt de opvolging georganiseerd?

Wat is de gemiddelde uitvoeringstijd tussen melding en oplossing?

## **Antwoord 1128:**

### **Activiteiten meldpunt 2019**

Hieronder vindt u, waar mogelijk, de gegevens die u wenst te kennen. Graag geven we u ook mee dat de cluster Klant jaarlijks eind april een jaarverslag over het meldpunt ter kennisname aan de Gemeenteraad voorlegt. De meeste van de door u aangehaalde punten zult u ook in dit verslag kunnen terugvinden.

Om onderstaande cijfers in context te kunnen plaatsen:

- Alle data zijn gebaseerd op dd. 31/12/2019
- Er werden in 2019 in totaal 10.740 meldingen geregistreerd

### ***Hoeveel meldingen voor het meldpunt werden in 2019 ontvangen via***

- ***de website [www.brugge.be](http://www.brugge.be)***
  - dit waren er 3.898
- ***persoonlijk melding in de dienst Communicatie***
  - meldingen worden niet langer behandeld door Communicatie en Citymarketing, maar door de cluster Klant, sinds de oprichting van het Huis van de Bruggeling op 15 oktober 2016. In 2019 werden er 57 meldingen opgetekend die rechtstreeks mondeling aan een dienst werden gemeld.

De meeste mondelinge meldingen, aan het onthaal van het Huis van de Bruggeling, worden echter via het kennisportaal ([kennisportaal.brugge.be](http://kennisportaal.brugge.be)) opgetekend, samen met andere meldingen die via de kanalen van Cluster Klant worden geregistreerd (050 44 8000; [info@brugge.be](mailto:info@brugge.be); meldingen via social media) In de gegevens over registratie worden deze meldingen allemaal onder de noemer 'kennisportaal' geplaatst.

- ***telefoon meldpunt 050/44.80.00***
  - zoals aangegeven, kunnen we enkel de meldingen onder de noemer 'kennisportaal' tellen. Dit waren er 2.028 in het totaal.
  - Er waren ook 774 meldingen via een rechtstreekse telefoon aan de dienst
- ***Een brief naar Meldpunt Stad Brugge te 8000 BRUGGE Brug 12***
  - Er werden 63 meldingen via brief geregistreerd
- ***e-mail naar [Meldpunt@Brugge.be](mailto:Meldpunt@Brugge.be)***
  - Het mailadres [meldpunt@brugge.be](mailto:meldpunt@brugge.be) is niet langer in gebruik. Het voorkeurskanaal waarnaar wordt verwezen is de website ([www.brugge.be/meldpunt](http://www.brugge.be/meldpunt)) . Indien burgers ons meldingen bezorgen via [info@brugge.be](mailto:info@brugge.be), dan worden deze geregistreerd via het kennisportaal.
  - In 2019 werden er 571 meldingen via rechtstreekse mail naar een dienst geregistreerd
- ***meldingskaart uit het infoblad Bruggespraak***
- ***meldingskaart bij activiteiten van de SAR***

- er wordt bij registratie van meldingskaarten niet gedifferentieerd tussen verschillende soorten meldingskaarten. In 2019 werden er 131 meldingen via meldingskaart opgetekend.

### **Hoeveel problemen werden signaleerd?**

Van de 10.740 registraties in 2019, waren er:

- 10.548 meldingen
- 166 suggesties
- 15 informele vragen
- 6 klachten
- 5 2<sup>e</sup> lijnsklachten (dossiers overgeheveld naar de Ombudsman)

### **In welke categorieën worden deze problemen ingedeeld?**

Er bestaan op dit moment 66 categorieën, die in de meeste gevallen uit verschillende subcategorieën bestaan.

Bij registratie via de website krijgt de burger, i.f.v. gebruiksgemak, enkel de meest populaire categorieën te zien plus een algemene 'Andere' categorie:

- Andere
- Buurt aan de Beurt
- Openbare verlichting
- Verkeerslichten (timing)
- Onveilige verkeerssituatie
- Sluikstort
- Verstopte rioolkolk
- Probleem met straatnaambord, verkeersbord of bewegwijzering
- Verzakking in wegdek, voetpad of fietspad
- Armoede
- Eenzaamheid
- Graffiti

### **Hoe wordt de opvolging georganiseerd?**

Cluster Klant heeft verschillende rollen in de processen die te maken hebben met het meldpunt van stad Brugge:

- *Dispatcher:* Sinds 15 oktober 2016 is de dispatching van het meldpunt in handen van het midoffice van de Cluster Klant. Meldingen van burgers via het webformulier (brugge.be/meldpunt) onder de categorie 'Andere' en alle meldingen van burgers die niet via het webformulier worden geregistreerd, bezorgt het midoffice aan de juiste dienst. Meldingen via het webformulier onder een specifieke categorie komen rechtstreeks bij de juiste dienst terecht.

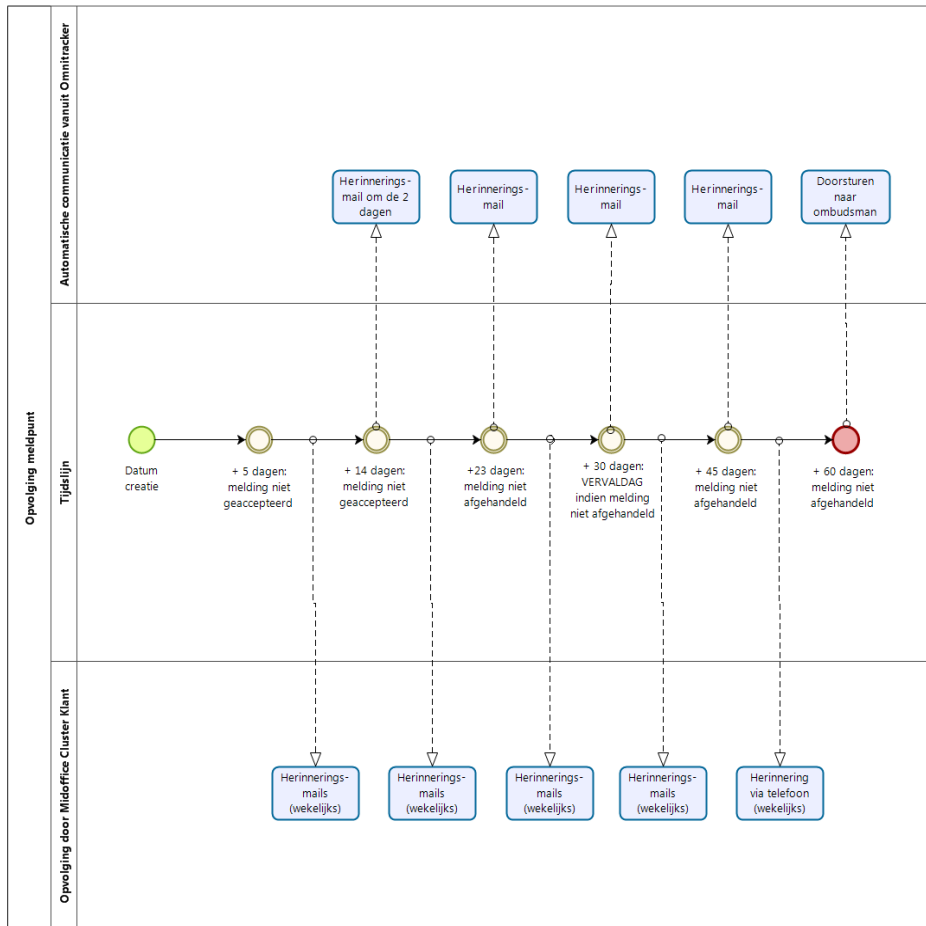
Ook wanneer diensten een toewijzing van een melding gemotiveerd afwijzen (doorgaans omdat een andere dienst bevoegd is), komt de melding opnieuw bij het midoffice van de cluster Klant terecht om opnieuw te dispatchen naar een andere dienst.

Om deze verdeling uit te voeren, baseren de medewerkers van het midoffice zich op de informatie die de diensten in het Kennisportaal noteren.

- *Bewaker:* omdat cluster Klant het als deel van haar missie ziet om erover te waken dat klanten op tijdige manier geholpen worden, zet zij zich ook in om actief te monitoren of er meldingen zijn die te lang onbeantwoord blijven. Hiervoor zal ze andere diensten contacteren, sensibiliseren en ondersteuning bieden. De bevoegde dienst blijft echter de verantwoordelijkheid dragen voor het tijdig, correct en klantgericht beantwoorden van meldingen.

### **Hoe gaat Cluster Klant te werk in haar rol als 'bewaker' van het meldpunt? En hoe verhoudt dit zich tot de automatische berichten die verstuurd worden?**

Om dit te illustreren, heeft cluster Klant onderstaand schema opgesteld:



### **Wat is de gemiddelde uitvoeringstijd tussen melding en oplossing?**

Van alle registraties in 2019 met als type melding, die al waren opgelost op 31/12/2019, was de gemiddelde duurtijd tussen registratie en afhandeling 14,8 kalenderdagen of 10,07 werkdagen.

### **Hoeveel meldingen kregen het statuut van 'geparkeerd' waarbij de uitvoeringsperiode wordt gestopt? En hoe lang werden de dossiers geparkeerd?**

Het dashboard dat ons toelaat om deze statistieken na te gaan, houdt enkel rekening met de laatste status van een dossier. Dit betekent dat het aantal dossiers die ooit geparkeerd werden en daarna werden afgehandeld, niet te achterhalen is. We kunnen enkel meegeven dat op dd. 31/12/2019 er 152 dossiers de status 'geparkeerd' hebben.

Daarnaast kunnen we de gemiddelde parkeertijd meegeven van dossiers die in 2019 werden afgehandeld:

- 1<sup>e</sup> kwartaal: 1,49 dagen
- 2<sup>e</sup> kwartaal: 2,17 dagen
- 3<sup>e</sup> kwartaal: 1,61 dagen
- 4<sup>e</sup> kwartaal: op 31/12/2019 nog niet volledig afgesloten, dus nog geen cijfer beschikbaar.

## **Vraag 1129: Raadslid Dirk Barbier (23/01/2020)**

### **Elektrische laadpalen**

Het aantal elektrische auto's en plug-in hybride wagens neemt sterk toe uit bezorgdheid voor uitstootgassen bij fossiele brandstof en de wil over te gaan tot vergroening.

Wij constateren dit bij zowel bij firmawagens als in het privé wagenpark.

Hierdoor is er een groeiende noodzaak aan opladen, waarbij beroep wordt gedaan op de lokale overheid (vergunning) en netbeheerder Fluvius.

Opvraging toont ons dat in de uitrol van basisinfrastructuur voor Brugge tegen eind 2020 61 publieke palen worden voorzien.

Momenteel zijn er een aantal geplaatst (het voorziene aantal in 2017 en 2018: samen 29; voor 2019: 4 van de 12) en een aantal plaatsen dient nog bepaald te worden (8 van de 12 in 2019 en 20 van het voorgestelde aantal in 2020).

Mijn interpellatie werd omgezet in een SV, omdat de fractie vindt dat antwoord al werd gegeven in vraag en antwoord 1058 aan raadslid J.Pillen op 14/10/2019. Daarop steunen de mij aangeleverde cijfers.

Een aantal laadpalen worden te weinig gebruikt, dixit Jasper Pillen, maar gezien het aantal elektrische en hybride wagens toeneemt, wordt dit m.i. eerder een tijdelijk gegeven.

Wij pleiten er wel voor om de vraag naar laadpalen te respecteren volgens het principe "paal volgt locatie", om het aanbod efficiënter te maken.

Een goede spreiding blijft noodzakelijk, maar de regel, een straal van 500 m rond de woning, is een enorm oppervlakte (reken eens) in een stedelijke omgeving, die druk bewoond wordt, met grotere vraag naar opladen.

Opladen kan ook thuis. Financiert privaat deze aanpassing zelf, dan is dit sterk besparend. Er werd blijikbaar maar op één aanvraag ingegaan.

Soms kan dit door omstandigheden niet. Dit wordt best per casus nagegaan. Afleveren van een vergunning gebeurt best niet al te moeilijk.

Mijn vragen:

- 1- Is er al een plan opgemaakt om bijkomende plaatsen van oplaadpalen te voorzien, en op welke basis wordt dit beslist?
- 2- Kan de burger hiervoor een aanvraag doen
- 3- Is er mogelijkheid om een privé aanvraag te faciliteren na onderzoek van de gegeven situatie?

### **Antwoord 1129:**

#### **Elektrische laadpalen**

De Vlaamse overheid wil de doorbraak van milieuvriendelijke voertuigen bevorderen. Aan de hand van een actieplan 'Clean Power for Transport' wil ze gevolg geven om de emissies bij het rijden, de productie van brandstof en van het voertuig zelf, te verminderen door in te zetten op alternatieve brandstoffen/energie, milieuvriendelijke voertuigen en bijhorende infrastructuur.

Volgens het Clean Power For Transport- plan (CPT) dat de uitrol van basisinfrastructuur op het Brugse grondgebied voor de periode 2017-2020 regelt, dienen er, uiterlijk eind 2020, 61 publieke laadpalen voorzien te worden. Voor de plaatsing, de aansluiting en de aanbesteding heeft de Stad Brugge in zitting van 1 augustus 2016 beslist om beroep te doen op de diensten van Eandis. De aanbesteding werd in mei 2017 aan de Nederlandse leverancier Allego gegund.

De 61 laadpalen die geplaatst moeten worden, zijn verspreid over vier jaar:

- 2017: 17
- 2018: 12
- 2019: 12
- 2020: 20

In 2017 en 2018 hebben we de opgelegde aantallen gehaald. In 2019 hebben we zelfs 2 extra laadpalen laten beslissen. In zitting van 1 juli 2019 werden er 3 locaties vastgelegd en in zitting van 2 december 2019, 11. Hierdoor hebben we nu reeds 43 locaties voor laadpalen die voorzien zijn of binnenkort operationeel zullen zijn. Wij zijn momenteel op zoek naar nog 18 extra locaties voor de quota van 2020.

De keuze voor de locaties gebeurt op twee verschillende manieren. We proberen vanuit de stad voor een geografische spreiding te zorgen over het volledige grondgebied zodat e-rijders overal terecht kunnen. Daarnaast worden ook de vragen van bewoners die over een elektrische auto beschikken meegenomen volgens het principe paal volgt wagen. Van de 43 geplaatste en nog te plaatsen laadpalen is er slechts één locatie het gevolg van een aanvraag van een burger. Dit komt vooral omdat we zeer weinig aanvragen krijgen van burgers om een laadpaal te voorzien.

Bij de aanvraag van een burger wordt er door Eandis gekeken of er al een laadpaal op minder dan 500 meter vogelvlucht aanwezig is. Indien dit het geval is, wordt de aanvrager naar daar verwezen. De grootste voorwaarde om een laadpaal te kunnen voorzien is echter de aanwezigheid van 440 volt. Indien dit niet voorhanden is, kan er geen laadpaal geplaatst worden.

De stad staat enkel in voor het inrichten van de parkeerplaatsen bij de laadpalen. De kosten voor het plaatsen van de laadpalen zitten vervat in de overeenkomst met Eandis en zijn dus ten laste van de aanbieder. Aangezien de inrichting van de parkeerplaatsen in regie kan gebeuren, hebben we hiervoor geen specifiek budget voorzien.

Naast de publieke laadpalen die op openbaar domein staan, zijn ook alle parkings van Interparking uitgerust met laadpalen voor elektrische wagens. Deze worden voorlopig niet meegeteld in het totaal van laadpunten in Brugge.

Indien er een overeenkomst gesloten kan worden met de eigenaar van gronden die publiek toegankelijk zijn, kunnen deze laadpalen op privé domein geplaatst worden. Dit is onder andere het geval voor de laadpalen aan de Dumpi Mart, Sport Vlaanderen en Boeverbos. Het is echter niet de bedoeling om een laadpaal te plaatsen op een niet toegankelijk privédomein zoals een (meergezins)woning.

## **Vraag 1130: Raadslid Jos Demarest (27/01/2020)**

### **sollicitatieproeven**

Ik lees op de website: <http://www.brugge.be/vacatures>, onder de rubriek

#### **Gelijke Kansen**

*Bij Stad Brugge worden kandidaten geselecteerd op basis van hun competenties en wordt er geen onderscheid gemaakt op basis van leeftijd, seksuele oriëntatie, genderidentiteit – en expressie.*

Zou het niet goed zijn dat hier ook wordt vermeld dat sollicitanten met een beperking, een aangepaste tijdstraject of (hulp)middelen ter beschikking kunnen worden gesteld om met gelijke kansen deel te nemen aan de sollicitatie proeven. En dat men zich kan richten tot de personeelsdienst om meer informatie hierover te krijgen.



## **Antwoord 1130:**

### **Sollicitatieproeven**

In het meerjarenplan hebben we een expliciete actie opgenomen rond kandidaten met een arbeidshandicap:

*SA00008: We stemmen de vorm van de selectieproeven af op de noden van de doelgroep en zetten zoveel mogelijk in op eigentijdse selectiemethodieken.*

In elke vacature nemen we sinds een tijdje onderstaande tekst op:

*"Heb je een beperking of chronische ziekte? We voorzien redelijke aanpassingen zodat dit geen hindernis vormt bij je deelname aan de selectieprocedure. Klik op dit formulier (als bijlage), vul deze zo volledig mogelijk in en voeg het toe aan jouw kandidaatstelling."*

Kandidaten vullen het formulier in en op basis daarvan kunnen we inschatten welke redelijke aanpassingen aan de procedure kunnen gedaan worden.

Het formulier zelf is opgemaakt in samenwerking met Christa Deschepper, een blinde medewerker uit het Huis van de Bruggeling, zodat de leesbaarheid voor blinden en slechtzienden optimaal is.



2030

aanvraag\_redelijke\_;

## **Vraag 1131: Raadslid Olivier Strubbe (28/01/2020)**

### **Fietsen voor stadhuis**

Hoeveel foto's zouden er dagelijks van ons Brugse Stadhuis genomen worden? Er is zowel voor Bruggelingen als toeristen een bepaalde aantrekkingskracht tot dit prachtig gebouw.

Helaas stel ik vast dat de muur van het stadhuis dikwijls dienst doet als fietsrek! ( zie bijlage)

Dit neemt meteen het fotogenieke kader van dit gebouw voor een groot stuk weg.

Langs deze weg wil ik dus elke fietser vragen om geen fietsen meer voor/tegen het stadhuis te plaatsen (zeer zeker ook mijn collega's uit de gemeenteraad, voorbeeldfunctie).

Er zijn op de Burg enkele fietsstallingen voorzien in het hoekje, maar nog meer onder de boompjes.

Zou het niet mogelijk zijn om wat extra fietsstallingen te voorzien aan de zijkanten van de Burg, zodat fietsers toch wat dichterbij hun fiets veilig kunnen achterlaten.

Eventueel een bordje aanbrengen dat er geen fietsen mogen gestald worden tegen het stadhuis zou ook al wat oplossingen bieden, als dit mag natuurlijk!



### **Antwoord 1131:**

#### **Fietsen voor stadhuis**

De foto die toegevoegd werd aan de schriftelijke vraag dateert naar alle waarschijnlijk van 28 januari 2020 van tijdens de Gemeenteraad. We vinden het zeer positief dat veel van uw collega-gemeenteraadsleden met de fiets komen. Het is echter onmogelijk om te verbieden dat hun fietsen gestald worden tegen de gevel van het stadhuis. Een bordje voorzien aan het stadhuis zal gezien het karakter van het stadhuis niet mogelijk zijn.

Ook het bijplaatsen van fietsenstallingen is niet simpel omdat dit het uitzicht van het plein zal veranderen. Naast de ingang van het stadsarchief zijn er voldoende fietsenstallingen alsook onder de bomen. In deze stallingen zijn er nog voldoende vrije parkeerplaatsen.

Wij kunnen enkel stimuleren om deze bestaande fietsenstallingen te gebruiken en we zullen dit ook communiceren aan de gemeenteraadsleden.