

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

24ste jaargang
nr. 16 – 21 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 948: Raadslid Karel Scherpereel (8/04/2019)

Subsidies en lokalen voor jeugdbewegingen

Hoe zorgt de stad voor een eerlijke verdeling van subsidies voor lokalen van jeugdbewegingen in eigen beheer en lokalen die ter beschikking van de stad worden gesteld? Zit er daar een systeem in? Wordt er een verhouding gerespecteerd? Hangt het af van de noden?

Antwoord 948:

Subsidies en lokalen voor jeugdbewegingen

De jeugdlokalen in Brugge kennen verschillende eigendomsstructuren. Afhankelijk van het eigenaarschap zal ofwel een infrastructuursubsidie worden toegekend, ofwel zullen de uitgaves door de stad uitgevoerd en betaald worden.

De infrastructuursubsidie kan gaan naar groepen die eigenaar zijn van hun infrastructuur of naar derden die hun infrastructuur ter beschikking stellen van jeugdwerk. In dat laatste geval gaat het in de praktijk tot nu toe steeds om parochies.

Als een groep, de stad of derden zoals bijvoorbeeld de parochie eigenaar zijn van de jeugdinfrastructuur, dan is dat historisch gegroeid en de laatste 15 jaar amper gewijzigd. *(In de praktijk zijn de meer vermogende groepen zelf eigenaar van hun infrastructuur.)*

In verband met de investeringssubsidie neemt het college van burgemeester en schepenen de beslissing over de aanvragen en bepaalt het subsidiebedrag. Hierbij wordt rekening gehouden met de op het budget beschikbare middelen.

De aanvraag moet gekaderd worden in een lange termijn visie op de jeugdwerkinfrastructuur van de aanvrager. Dat wil onder meer zeggen dat prioriteiten als (brand)veiligheid en gezondheid eerst in orde gebracht moeten worden, vooraleer subsidie voor andere infrastructuurwerken zal worden toegestaan.

Als veel aanvragers tegelijk een investeringssubsidie willen ontvangen, en als het beschikbare budget niet voldoende is, dan wordt er een inderdaad een rangschikking op basis van enkele parameters opgemaakt.

Parameters zoals veiligheid en gezondheid van het gebouw wegen sterk door. Gebouwen die hierop niet goed scoren worden hoger gerangschikt.

Een andere parameter is de verhouding van al beschikbare infrastructuur ten opzichte van het aantal leden. Verenigingen zonder, of met te weinig ruimte gaan voor op anderen. Alleen stelt zich hier het probleem dat er eigenlijk geen extra grond of plaats beschikbaar is voor nieuwe projecten. Een lange zoektocht en wachttijd kan hiervan het gevolg zijn, niettegenstaande de hoge rangschikking.

Woesh was bijvoorbeeld 5 jaar op zoek naar een geschikt pand. Europascouts dat enkele jaren 'dakloos' was, zal nu een onderkomen vinden in de Zandberg, terwijl hun uitvalbasis eigenlijk Ryckveldebos is.

Er wordt verder nog rekening gehouden met hoeveel keer de aanvrager in het verleden al een investeringssubsidie heeft ontvangen. Aanvragers die voor het eerst een aanvraag doen, die krijgen voorrang op aanvragers die in het verleden al één of meerdere keren een investeringssubsidie ontvingen.

In het meerjarenplan werd het verder objectiveren eveneens opgenomen, cfr. MJP 484 (screening en masterplan).

Vraag 949: Raadslid Karel Scherpereel (27/04/2019)

Laadpunten elektrische (brom)fietsen

In Brugge zullen er in 2020 61 laadpunten zijn voor auto's. Als ik echter met mijn elektrische brommer rijdt bevinden zich op het Brugs grondgebied slechts 12 plaatsen waar ik mijn brommer kan opladen. Met het opkomende elektrische fiets en bromfietsverkeer zal er nog meer nood zijn aan zo'n laadpunten. Wordt er in de toekomst in fietsstallingen (denk aan 't Zand, Markt,... of bovengronds Burg, Stadsschouwburg,...) laadpunten voorzien zoals we er één hebben in het station van Brugge? Worden er ook laadpunten voorzien in de deelgemeenten (niet enkel Zeebrugge bad maar ook Zeebrugge stad) ?

Antwoord 949:

Laadpunten elektrische (brom)fietsen

In het kader van het EVA-project werden in 2012 elektrische laadpalen voorzien op vier verschillende locaties op het Brugse grondgebied: Park, Markt, Beursplein en Zeebrugge. Op alle vier de locaties werden er laadpalen voor fietsers en auto's voorzien. Enkel op de Markt werd er geen laadpaal voor auto's voorzien. Het gebruik van deze laadpalen was echter zeer ondermaats tot nihil. Er werd dan ook beslist om deze laadpalen te verwijderen (in 2016) en geen nieuwe laadpalen voor elektrische (brom)fietsen te voorzien.

Er zijn verschillende redenen waarom we niet voorzien in elektrische laadpalen op het openbaar domein. De eerste, en grootste reden is het aspect veiligheid. Gebruikers zijn zeer weigerachtig om hun vaak dure fiets onbewaakt achter te laten tijdens het opladen. Als ze hun fiets niet in de gaten kunnen houden, zijn ze dan ook niet geneigd om deze laadpunten te gebruiken. Als alternatief hebben we wel telkens 10 oplaadmogelijkheden voorzien in de ondergrondse fietsenparkings 't Zand en Markt. Gebruikers kunnen hier hun batterij veilig in een kast stoppen terwijl deze oplaadt. Deze zijn volledig gratis te gebruiken.

Ondertussen is de autonomie van de batterijen van deze elektrische (brom)fietsen ook veel groter, waardoor de nood aan oplaadpunten die aangeboden worden op het openbaar domein veel beperkter is. Bovendien calculeren de gebruikers de oplaadtijd en autonomie meestal ook in bij het plannen van hun route. Een overzicht van alle oplaadpunten voor brom-fietsen, ook deze die door privépartners aangeboden worden, kun je terugvinden op <http://oplaadpunten.org/>.

Vraag 950: Raadslid Hilde Decler (9/05/2019)

Veiligheid langs Brugse fiets- en looppaden

De laatste dagen krijg ik veel berichten van verontruste dames, al dan niet met kinderen, die ook fietsen en lopen in onze stad. Door de tragische moord op Julie Van Espen letten vrouwen veel beter op op de plaatsen waar geen controle is van derden. In Antwerpen heeft men de moordenaar snel kunnen vatten door camerabeelden aan het nieuwe sportcomplex.

De dames vragen of er in onze stad kan gezorgd worden voor meer camera's langs onze vesten waar er loop- en fietspaden zijn. Zeker nu het warmer wordt, zijn er veel Bruggelingen die lopen en fietsen. Ook in onze stad lopen onguire types en als vrouw kan je het moeilijk halen tegen een man qua kracht.

Is het mogelijk een plan te maken waarbij camera's en betere verlichting worden voorzien op de plekken waar de zichtbaarheid gering is, zoals bv langs de vesten tussen de Gentpoort en Kruispoort, achter het gebouw in de Boninvest, tussen Guido Gezellelaan en Hendrik Consciencestraat (Bloedput tot Boeverie), onze parken zoals Astridpark? Uiteraard dient ook een budget aangelegd te worden om te investeren in veiligheid. Wat gebeurde is een waarschuwing voor wat de volgende keer je kind, kleinkind, zus, vrouw of moeder kan zijn.

Antwoord 950:

Veiligheid langs Brugse fiets- en looppaden

Bij de opstart van dossiers rond camerabewaking op het publiek domein schrijft de camerawet voor dat de korpschef van de lokale politie een advies uitbrengt. Dit advies steunt op een veiligheids- en doelmatigheidsanalyse, waarbij de beginselen inzake finaliteit, proportionaliteit, subsidiariteit en doelmatigheid afgewogen worden.

Vanuit politieel oogpunt lijkt camerabewaking op deze locatie momenteel zeker niet prioritair te zijn. Er zijn geen concrete aanwijzingen dat de Vesten op zich onveilig zouden zijn of dat dit de hotspot is waar aanrandingen zouden plaatsvinden. Bovendien stellen we ons de vraag of het afschrikkend effect van bewakingscamera's van die aard is dat potentiële daders hierdoor afgeschrikt worden. Het louter installeren van camera's voor deze doelstelling zou dan ook niet in verhouding staan tot de inbreuk op de privacy van de passanten en weinig politieele meerwaarde bieden. De grootste meerwaarde van camerabeelden is dat zij dikwijls nuttige informatie opleveren bij gerechtelijk onderzoek naar gepleegde feiten.

Op termijn zou er kunnen overwogen worden om ter hoogte van de stadspoorten camerabewaking te voorzien onder de vorm van een combinatie ANPR en CCTV. Via de ANPR camera zou dan de verkeersstroom naar de binnenstad kunnen gemonitord worden, terwijl de CCTV camera dan ook de mogelijkheid zou kunnen bieden om passanten in beeld te brengen en mogelijks te identificeren bij of na incidenten. Deze denkoefening zit nu nog in een zeer primair stadium en is nog niet besproken met het bestuur, noch opgenomen in de politiebegroting.

Op korte termijn stellen we dan ook voor dat de verlichting op de donkere plaatsen geoptimaliseerd wordt. Daarnaast kan een doordacht groenbeheer, waar hoge struiken vermeden worden, de sociale controle verhogen en een groter subjectief veiligheidsgevoel bieden.