

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**24ste jaargang  
nr. 28 – 13 augustus 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 999: Raadslid Janos Braem (30/05/2019)**

De Koningin Astridlaan ligt er al zeer lang hetzelfde bij. Ik had al eens een aanvraag gedaan rond een eventuele heraanleg van de Koningin Astridlaan en toen werd er gezegd dat de heraanleg in 2020 zou volgen. Wat is er allemaal gepland? Zijn de volgende punten hierbij opgenomen?

- De heraanleg van de fietspaden ter hoogte van Immaculata Secundair Brugge?
- De fietsoversteekplaats van de Veldstraat naar de tennisclub.
- De voetpaden ter hoogte van de Xaverianenstraat, kant appartementen. Deze voetpaden zijn oud en bevatten veel hellende vlakken. Dit is niet evident voor oudere bewoners.

## **Antwoord 999:**

### **Heraanleg Koningin Astridlaan**

We zijn bezig met een investeringsplan, veel hangt af van het AWV of ze de Koning Albert- laan zullen heraanleggen. Dat kan niet gelijktijdig met de Koningin Astridlaan. In september weten we mogelijks meer na overleg met het AWV en het budget voor wegenwerken in MJP in november.

## **Vraag 1000: Raadslid Annick Lambrecht (23/07/2019)**

### **Klets-kassa**

De supermarktketen Jumbo wil het persoonlijke contact met de klanten versterken en lanceert daarvoor de 'klets-kassa' als proefproject in het Nederlandse Vlijmen.

De klets-kassa is een kassa waar de boodschappen niet over de band vliegen maar rustig voorbij de scanner passeren, terwijl de klant en caissière een babbeltje slaan. De keten wil dat boodschappen doen leuk is en niet gehaast aanvoelt. Persoonlijk contact vinden ze daarbij ontzettend belangrijk. Aan de kassa blijken er geen taboes, een babbeltje over het weer kan net zo goed als een gesprek over echte problemen.

Jumbo laat alle medewerkers in Vlijmen een opleiding volgen waarin ze eenzaamheid leren oppikken. Men wil proberen oudere mensen koppelen aan buurt-bewoners, zodat ze hun burens leren kennen om hen af en toe een handje te helpen.

Mijn vraag:

1. Kan Brugge dit voorbeeld aangrijpen om met warenhuizen en/of buurtwinkels afspraken te maken tussen buurtwerking en warenhuizen in het kader van het actieplan Vierkant tegen Eenzaamheid?
2. Welke definitie van een buurtwinkel hanteert stad Brugge?
3. Hoeveel buurtwinkels hebben we in Brugge (opgedeeld in deelgemeenten en binnenstad)?
4. Wat onderneemt stad Brugge om het oprichten of behouden van buurtwinkels te stimuleren?

## **Antwoord 1000:**

### **De klets-kassa**

1. Voor Brugge is het wellicht moeilijk om het voorbeeld van het Nederlandse Vlijmen aan te grijpen in het kader van het actieplan 'Vierkant tegen Eenzaamheid' omdat er tot op heden geen coördinatie is en er ook geen extra middelen zijn vrijgemaakt om zo'n project te lanceren. We juichen evenwel toe dat naast Brugge ook (kleine) Nederlandse gemeenten aandacht hebben voor de eenzaamheidsproblematiek. We willen niet vooruitlopen op de resultaten van het proefproject (zie hieronder), maar achten de slaagkans voor een dergelijk project in een stad als Brugge, die toch wel sterk verschilt van de gemeente Vlijmen qua schaal en winkelapparaat, weinig realistisch. Uiteraard blijft het behoud van buurtwinkels ook in Brugge een aandachtspunt, waarop we blijven inzetten.

Via het Europees Age-In project wordt in 2 pilootbuurten (Sint-Pieters en Centrum: Langestraat/ Sint-Anna) een buurtverbinder aangeworven. Deze buurtverbinder heeft als taak een sterker weefsel in de buurt te faciliteren en mee vorm te geven. In deze 2 pilootbuurten zouden we aan de buurtverbinder kunnen vragen de buurtwinkels te bevragen naar interesse om mee te werken in de strijd tegen eenzaamheid. De buurtverbinder zou voor hen een aanspreekpersoon kunnen zijn, of de schakel naar bijvoorbeeld de buurtwerkers van de buurthuizen en de centrumleiders van de lokale dienstencentra.

Mocht een handelsgebuurtekring dit thema willen ter harte nemen dan zou de vrijwilligerscentrale kunnen instaan voor de vorming 'eenzaamheid herkennen en signaleren'.

2. Overeenkomstig artikel 2, §10 van het Toelagereglement voor economisch commercieel impulsbeleid dat werd hervastgesteld door de gemeenteraad op 27 november 2017 verstaan we onder "Buurtwinkel": een bakker, slagerij of een superette waarbij het hoofdassortiment bestaat uit:

- of vers brood, patisserie en afgeleide producten (bakkerij), en eventueel een nevenassortiment algemene voeding; pagina 2 van 6
- of vers vlees, vleesbereidingen en afgeleide producten (slagerij), en eventueel een nevenassortiment algemene voeding;
- of een productmix voor dagelijkse voeding (superette); deze productmix wordt afgeleid uit de voedingsdriehoek: graanproducten (brood, pasta, rijst), groenten & fruit, zuivelproducten, vlees en vis.

3. Specifiek over het aantal buurtwinkels worden geen cijfers bijgehouden of toch niet systematisch. Volgende cijfers die dateren van mei 2018 geven niettemin een indicatie:

	8310	8200	8000	8380
groenten en fruit	4	3	5	0
kaas	1	0	3	0
mini				
supermarket	7	8	20	6

4. Via ons ruimtelijk ordeningsbeleid proberen we het verdwijnen van buurtwinkels maximaal tegen te gaan. Daarnaast bestaat er een vestigingssubsidie voor buurtwinkels. Deze bedraagt 10.000 euro, maar werd nog nooit aangevraagd.

### **Vraag 1001: Raadslid Annick Lambrecht (5/08/2019)**

#### **Budget Vlaanderen fietsveilige scholen**

Vlaams minister van Openbare Werken Ben Weyts maakte tien miljoen euro vrij voor gemeenten om hun schoolomgevingen veiliger te maken voor fietsers en voetgangers. Voor elke euro die een gemeente zou uitgeven, past Vlaanderen een euro bij. Maar dat geld wordt niet gebruikt: tot nu toe zouden amper veertien gemeenten een dossier hebben ingediend.

Mijn vragen:

1. Is Brugge al op de kar gesprongen?
2. Zo neen, waarom niet?

#### **Antwoord 1001:**

#### **Budget Vlaanderen Fietsveilige scholen**

In december 2018 creëerde het Vlaamse programmadecreet binnen het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds de vereiste juridische basis voor het subsidiëren van gemeenten in Vlaanderen die investeren in kleine projecten om de verkeersveiligheid aan scholen te verbeteren.

De dienst mobiliteit onderzocht in maart 2019 de exacte voorwaarden om aanspraak op de subsidie te maken. Elke gemeente kan per kalenderjaar één gehele subsidieaanvraag indienen voor maximaal tien schoolomgevingen op haar grondgebied voor werken verricht vanaf 1 januari 2019. De subsidies zijn gericht op snelle uitvoerbare maatregelen zoals het aanbrengen van verkeerssignalisatie en kleine infrastructurele maatregelen. De subsidie bedraagt maximum € 25.000,00 per schoolomgeving wat een maximum van € 250.000,00 betekent. Het principe werkt volgens een euro voor een euro. De stad dient bij maximale toelage zelf ook eerst € 250.000,00 te investeren.

Momenteel verzamelt de dienst mobiliteit alle mogelijke schooldossiers die in aanmerking komen (schoolstraten, schoolvervoerplannen, maatwerkfiches,...) om zo met de werkgroep veilige schoolomgeving te beslissen welke dossiers effectief ingediend zullen worden ter aanvraag.

De dossiers worden naar het einde van het jaar ingediend bij het departement van mobiliteit en openbare werken om zo ingrepen die in het najaar gebeurden ook te laten subsidiëren en om zo een volledig overzicht van subsidiedossiers in te dienen.