

(H –antwoorden VLD) Brugge, duurzaam en dierbaar

Een aantal accenten zal je zeker terug vinden in ons programma, de stadsdichter was één van de thema's van onze lijsttrekker. Er dient meer aandacht geschonken te worden aan de deelgemeenten, meer inspraak en waar nodig durven een referendum organiseren.

Hierna uit ons Brugs VLD-congres-programma enkele flitsen rond aanverwante thema's . Ik denk dat er hier heel wat antwoorden op jullie vragen te vinden zijn. Wij kunnen niet met alle standpunten van het GGF akkoord gaan, maar zijn altijd bereid om te luisteren en te zien waar onze wegen elkaar kunnen kruisen.

mvg
Jean-Marie De Plancke
voorzitter VLD Brugge

Brugge, thuishaven voor wie vooruit wil

20.Hier is een voortrekkersrol voor het stadsbestuur weggelegd. De stad moet mogelijkheden scheppen om bestaande, maar nog niet gebruikte woonruimte op de markt te krijgen. Zo moet het wonen boven winkels verder worden gestimuleerd. Nog meer leegstaande industriële panden kunnen worden omgevormd tot lofts. Inbreidingsprojecten verdienen aanmoediging, mits behoud van voldoende parken. Verdichting vermindert de noodzaak aan veel verplaatsingen. Dit leidt tot minder verkeersoverlast en komt de verkeersveiligheid ten goede.

21.De stad heeft een voortrekkersrol in stadsvernieuwing. Stadsvernieuwingsprojecten mogen niet alleen kantoorruimtes creëren maar tevens open ruimte, groen en wonen beogen. Brugge zou bijvoorbeeld op de veemarkt in Sint-Pieters en in Sint-Michiels, op de station-site, in de Oude Gentweg, rond Genencormooie zaken kunnen realiseren. Brugge moet ambitieus zijn en internationale wedstrijden uitschrijven voor architecten. Hedendaagse architectuur en trendsetters trekken jonge en dynamische mensen aan. Het zorgt voor een dynamiek die de middelmaat overschrijdt.

22.De bouwverordening legt teveel regels op voorhand vast, die mooie projecten van architecten met wereldfaam en creativiteit uitsluiten. Het project en de creativiteit moeten het halen op de regel. Reglementering moet er enkel zijn om minimumnormen inzake kwaliteit van het wonen te bewerkstelligen. De rest kan geadviseerd worden door de commissie stedenschoon. Termen als "voorkeur" zijn te verkiezen boven "verplichting". Verplichtingen sluiten creativiteit uit.

26.Woonuitbreidingsgebieden aansnijden is de laatste stap. Wat groen is, moeten we zolang mogelijk behouden.

29.Voor speeltuinen en speelstraten is er ruimte binnen de historische stadskern en in de deelgemeenten.

39.Scholen en hogescholen horen thuis in het centrum. Faciliteiten voor studenten moeten een prioriteit zijn. Het belang hiervan kan niet genoeg worden onderstreept: welvaart is afhankelijk van kennis en ideeën. Een stad als Brugge moet daar een kader voor bieden en intellectueel en creatief talent aanmoedigen. De stad moet haar intellectueel kapitaal houden en studenten naar de binnenstad lokken. Want zij helpen de stad verlevendigen. Een ruimer en beter aanbod aan

opleidingen in het hoger en post-universitair onderwijs is een noodzaak. Er moet geïnvesteerd worden in opleidingen toegespitst op de belangrijke sectoren voor onze regio. De komst van een extra summerschool voor buitenlandse universiteitsstudenten zou de stad meer doen bruisen.

41. Het is een grote uitdaging om de dynamiek, het eigenzinnige van de cultuur, moderne architectuur te combineren met het historische kleinschalige van Brugge. Het kleine en gezellige mag evenwel geen voedingsbodem zijn om te teren op wat we hebben. Kwaliteit moet centraal staan.

42. Een stad is een versmelting van ideeën en verdraagzaamheid. Waar ook een stadsdichter poëzie dichtert bij de mensen brengt. Een niet materiële factor in het gehaaste leven van de hardwerkende Bruggeling, is een verademing.

48. Tijdens de spitsuren staan de auto's stil aan het station, en van daar op de ring tot aan de Scheepsdielebrug. Op de N31-expresweg steken steeds zwaardere spitsproblemen de kop op. De files oplossen vergt investeringen in nieuwe bruggen. Of in een tram. De kusttram doortrekken van Zeebrugge naar Brugge en hem rond de ring laten rijden. Een onderzoek en studie daarover is lopende.

49. Naast de middeleeuwse bruggen zou Brugge ook mooie hedendaagse architecturaal opvallende bruggen moeten kunnen krijgen over de ring.

50. Een minderhinderplan moet voor meer coördinatie zorgen bij openbare werken. De hinder bij werken moet voor de omwonenden en in het bijzonder de handelaars tot een minimum worden beperkt. Bovendien is het belangrijk dat representatieve ondernemersverenigingen tijdig op de hoogte gebracht worden van plannen inzake inplanting van handelszaken, kantoren en economische investeringen.

53. Er dient een veel gedifferentieerder regeling te worden uitgewerkt zoals bijvoorbeeld in Rome. Nu is er één soort bewonerskaart. In Rome zijn er zeven soorten parkeermogelijkheden. Ook scooters worden er gepromoot. Een parking voor moto's en bromfietsen is er in Brugge niet. Er dient een aangepaste regeling uitgewerkt te worden voor wie in de stad werkt.

54. De stad moet de bouw van parkings in de binnenstad toelaten. Binnenstedelijk parkeren mag niet ontmoedigd worden, maar moet net extra worden gestimuleerd door middel van meer ondergrondse parkeergarages en parkeergeleidingssystemen.

55. In het beleidsplan van de Vlaamse minister voor mobiliteit staat de intentie om te investeren in een voorstedelijk vervoernet met trams. Mede gelet op het feit dat de kusttram een enorm succes is, zou een kusttram naar Brugge positief zijn voor de Bruggeling en de economie. Vooreerst heeft de tram het voordeel zeer comfortabel en stipt te zijn. De tram staat niet in de file. De kost is te overzien, aangezien er al een treinverbinding is die met slechts één bedding moet worden uitgebreid.

56. Er werken 12.000 mensen in de haven die met de tram naar hun werk kunnen. Ook voor de Kust zou het een positieve zaak zijn. Mensen uit Brugge kunnen aan de Kust gaan werken en mensen van de Kust kunnen in Brugge komen werken (horeca, winkels, enz.). Bovendien is de tram milieuvriendelijk. De tram zal de verkeersdruk op de N31-expresweg Brugge-Zeebrugge verminderen.

61. Mobiliteit betekent tevens aanleg van veilige fietspaden van en naar school. De Sint-Pieterskaai moet dringend veiliger worden aangelegd. Veilige fietspaden veronderstellen investeringen in onderdoorgangen, fietsbruggen en waar kan afscheiding met groen.

62. Mobiliteit betekent tevens doorstroming van verkeer. Een zone 30 zou enkel mogen worden ingevoerd in de omgeving van scholen en enkel overdag. De weginfrastructuur moet worden aangepast zodat een aangepaste snelheid wordt afgedwongen. De zone 30 moet als doel hebben verkeersveiligheid en niet inning van boetes. Als er veel boetes zijn in een zone 30 moet men investeren in een gewijzigde infrastructuur zodat men op een natuurlijke wijze zijn snelheid aanpast aan de omgeving.

63. Kosteloos openbaar vervoer voor de Bruggelingen is een thema waar de inwoners via een stadsreferendum uitspraak over kunnen doen. Bij verdere ingrijpende wijzigingen van het mobiliteitsplan hoort steeds een stadsreferendum gehouden te worden. Deze referenda dienen beschouwd te worden als bindend advies.

64. De Brugse VLD vindt alvast dat iedere Bruggeling kosteloos van het openbaar vervoer in Brugge moet kunnen gebruik maken. De kostprijs bedraagt 40 euro per persoon. Nu al rijden kinderen tot vijf jaar kosteloos. Ook voor senioren ouder dan 65 jaar betaalt de Vlaamse Overheid. In Lier bestaat het systeem. Het is een service naar de inwoner toe. De kostprijs voor de stad Brugge wordt op ongeveer drie miljoen euro geraamd. Nu al betaalt de stadskas twee miljoen euro om het 1-eurotarief voor iedereen, Bruggeling of niet, mogelijk te maken. Ook de werkgevers kunnen in dit project worden betrokken.

65. De gebruiker van het openbaar vervoer op het Brugse grondgebied betaalt enkel de kostprijs. De stad kent aan de vervoersmaatschappij een winst toe, op basis van vooraf bepaalde doelstellingen zoals klantentevredenheid, dekking van het grondgebied en stiptheid. De industriegebieden dienen nog vlotter bereikbaar te worden met het openbaar vervoer.

66. VLD hecht veel belang aan groen en natuur. We willen wel werk creëren en economie stimuleren maar niet ten koste van het welzijn van de inwoner.

67. Uiteraard wil de VLD veel parken in Brugge en vindt zij de aanleg van stadsbossen een goede zaak.

68. Wat afvalproblematiek betreft wenst de VLD het principe van de "vervuiler betaalt" te hanteren. Daarom moet het afvalbeleid worden gericht op preventie. Selectieve inzameling waarbij de zwaarste bijdrage op het restafval moet worden gelegd, moet het uitgangspunt zijn. De VLD vraagt dat er geïnvesteerd zou worden in nieuwe technieken om afval te scheiden. De gemeentelijke forfaitaire afvalbelastingen dienen vervangen te worden door een heffing gebaseerd op de hoeveelheid aangeboden restafval. Naast sensibilisering moet ook krachtdadig worden opgetreden tegen sluikestorten. Maar voor de VLD is het evenzeer van belang dat een gemeente die doeltreffend aan afvalpreventie en -selectie wil doen, haar dienstverlening (aantal ophaalbuurten, openingsuren containerparken) soepel zal moeten afstemmen op de noden van werkende Vlamingen.

69. Levenskwaliteit hangt nauw samen met de beschikbaarheid binnen de leefomgeving van natuur. De VLD erkent dit, en wenst een verstandig beleid teneinde economie, woonfunctie en ecologie met elkaar te verzoenen.

74. De haven Brugge-Zeebrugge is de belangrijkste economische pool in de streek en de belangrijkste werkverschaffer. De activiteiten met hoge toegevoegde waarde en de werkverschaffing op hoger technisch niveau dienen echter aangemoedigd en verbeterd. Dit kan best in samenwerking met de private sector. De ontsluiting van de haven is primordiaal zodat Zeebrugge een logistieke poort van Europa blijft. De haven van Zeebrugge moet zich meer blijvend gaan profileren als deep-sea port en de verankering van grote rederijen nastreven. Het beleid mag zich niet toespitsen op enkele nichemarkten. Er werken nu al 12.000 mensen in de haven van Zeebrugge. Dat aantal kan groeien mits de nodige investeringen en goodwill. De VLD beoogt meer activiteit met toegevoegde waarde. De haven moet meer zijn dan een roro-haven.

75. Om deze trimodale ontsluiting te realiseren en de expansie van de haven te verzekeren ijvert de VLD voor:

1. Een onmiddellijke en verregaande opwaardering van de N 31. Dit impliceert het wegwerken van alle gelijkgrondse kruisingen op de N 31 te Brugge en een ondertunneling van het traject door Lissewege. De economische groei van de haven kan zo hand in hand gaan met de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit van de Bruggelingen.
2. De opwaardering van de N 49 teneinde de vlotte ontsluiting richting Antwerpen te garanderen.
3. De aanleg van een AX verbindingsas tussen de N 49 en de snelweg E 40 in Jabbeke zodat het verkeer vanuit de achterhaven wordt ontdudd.
4. De onmiddellijke realisatie van een derde spoor tussen Zeebrugge en Brugge en een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent.
5. De aanleg van een nieuwe vrachtcorridor die de haven van Zeebrugge via Oostende langs het spoor verbindt met Rijsel (Noord-Frankrijk).
6. De aanleg van een voldoende grote ontsluiting (4500 ton) via de binnenwateren. Dit zou de haven in staat stellen grotere tonnages via binnenvaart over te slaan en zou de Brugse ring aanzienlijk ontlasten.
7. Het verder ontwikkelen van de bestaande feederdiensten van het havenbedrijf MBZ.

76. Om de dorpskern van Zeebrugge te ontlasten dient de aanleg van de NX verbindingsas verder bestudeerd te worden.

77. En waarom heeft de huidige meerderheid de schepen van de haven (destijds ingevoerd door Pierre Vandamme) afgeschaft? Er dient toch een schepen namens de Bruggelingen de verdere evolutie van de haven te volgen en namens hen te zetelen in de talrijke commissies en organisaties om deze evoluties te bepalen. Ook dient hij in de gemeenteraad de democratische controle te verwezenlijken door de vragen die er gesteld worden te beantwoorden met kennis van zaken.

79. De overslag van nieuwe wagens heeft een aanzienlijk aandeel in de trafiek van de haven van Zeebrugge. Een kenniscentrum in de haven kan een toegevoegde waarde bieden door het onderzoeken, ontwikkelen en vervaardigen van technologieën voor de wagenindustrie. Dit zou onze haven uniek maken en extra tewerkstelling met zich meebrengen. Dit kenniscentrum gaat uit van privé-initiatief maar kan ondersteund worden door het havenbedrijf MBZ en de bevoegde overheden.

80. De VLD engageert zich voor de reconversie van ondergewaardeerde of ongebruikte economische ruimte in de haven van Brugge-Zeebrugge door onder meer de dokken en de kanaaltoegang in de westelijke achterhaven beter toegankelijk te maken en eventueel uit te breiden.

82. Het Chartreusegebied zou Brugge in de toekomst op de kaart kunnen zetten. Een headquarterzone voor hoogwaardige diensten met mooie architectuur, gemeenschappelijke voorzieningen en voldoende groen.

83. Er is nood aan bijkomende KMO-zones en een inventaris van vrijgekomen panden die door KMO's zouden kunnen worden ingenomen.

91. Een lacune in het stedelijke weefsel van Brugge is een modern, goed uitgerust en goed bereikbaar beurs- of expo-complex, met diverse congresruimtes. De huidige Beurshalle in de Hauwersstraat is te klein geworden. Daarenboven is ze verouderd. De bouw van een volledig nieuw complex dat voldoet aan de wensen van beursorganisatoren is aangewezen.

92. Liefst komt dit complex in de buurt van de binnenstad, zodat bezoekers van beurzen daarna kunnen afzakken naar de stad.

94. Op het beursplein of aan het station pleit de VLD voor een groot administratief gebouw met een grote ondergrondse parking.

95. Het is met de mogelijkheden van afstandswerken vandaag absurd dat alle ministeries bijna volledig in Brussel zijn gelokaliseerd. In Brussel zijn kantoren duur en de concentratie leidt tot mobiliteitsproblemen. De VLD pleit er voor dat Vlaamse en federale ministeries verder zouden decentraliseren. De stations-site is een ideale inplantingsplaats voor kantoorgebouwen. Zij dienen te worden gebouwd waar openbaar vervoer aanwezig is.

96. Het is een taak van het stadsbestuur met grote werkgevers contact te houden en te vermijden dat ze onze stad verlaten. Banken, boekhoudkantoren en kantoren met juridische dienstverlening zijn sectoren die gezamenlijk moeten kunnen aangeboden worden. Een centrum van kennis en expertise. Het stadsbestuur heeft daarin een leidinggevende rol te spelen. Het is opmerkelijk hoe banken en bedrijven hun hoofdzetel verhuisden. Zelfs de Nationale Bank is niet meer in de provinciehoofdplaats aanwezig. De provinciale radiozenders vestigden zich elders.

97. De stad ijvert actief voor de inplanting van nieuwe Points-of-presence van diverse grote internetproviders teneinde de beschikbare bandbreedte voor de regio drastisch te verhogen en connectiekosten te doen dalen. Het Chartreusegebied is de ideale locatie voor deze POP's en de daarbij horende datacentra.

98. De stadskern van Brugge en de bedrijvenzones moeten uitgerust worden met draadloos internet. Dat is de toekomst. Deze vooruitziende investering kan ondernemers aantrekken. Technisch is dit project al mogelijk. Voor het toerisme kan het een belangrijke meerwaarde zijn.

101. Een betere verlichting en belichting zou een veilig gevoel in de hand werken en zou mensen uitnodigen, ook als het donker is, buiten te komen. Hierbij moet wel worden gestreefd naar een zo rationeel mogelijk energiegebruik.

102. De fuifzaal voor jongeren in het Entrepot is gerealiseerd. Maar een kleinere fuifzaal in de binnenstad zou een bijzondere meerwaarde zijn. Diverse fuifzalen verschillend van capaciteit in en rond Brugge blijven nodig. Privé-initiatieven moeten hierbij aangemoedigd worden, onder andere door een soepel (doch correct) vergunningsbeleid.

104. Toerisme is een zeer belangrijke werkgever. Het stadsbestuur moet bij de uitstippeling van haar toeristisch beleid naar de basis luisteren. Welke noden hebben hoteliers en horeca-uitbaters? Welke promotie willen ze? Hoe vinden ze geschikt personeel? Hoe kunnen ze hun omzet verhogen en hoe kunnen ze meer personeel tewerkstellen? Wat kan het stadsbestuur voor hen doen? Er heerst onduidelijkheid over de bestaande hotelstop. Grote investeerders kunnen blijkbaar wel nog hotels inplanten terwijl er voor kleinschalige initiatieven weinig mogelijkheden lijken.

105. Het is de ultieme uitdaging om toerisme en cultuur te verankeren en het te laten deel uitmaken van een ruimer economisch-ecologisch en sociaal luik. Verblijfstoerisme dient gestimuleerd te worden.

106. Naar toeristische aantrekkingskracht kan de stad Brugge meedelen om de treinverbinding vanuit Rijsel vlotter te maken en om de luchthaven Brugge-Oostende te promoten.

108. Waarom wordt geen productiehuis voor kunstenaars opgericht. Het kan in de stad inspiratie vinden voor nieuwe projecten en ze hier realiseren. Brugge als historische kunststad met ruime mogelijkheden voor nieuwe kunststromingen, moet gebruik maken van de kansen die zich na "Brugge 2002" aanbieden. Via samenwerking met andere Vlaamse steden moet complementariteit worden nagestreefd, veeleer dan concurrentie.

109. Waarom geen projecten ontwikkelen rond design, wonen en architectuur (bijvoorbeeld rond herenhuizen of lofts)? Waarom niet projectmatig ideeën uitwerken rond boeken en gedichten, zelfs gedichtenstad? Wie durft het aan om in te spelen op de wellness-trend? Waarom geen concerten in het Jan Breydelstadion? Samenwerking is trouwens het sleutelwoord voor succes. Als Brugge erin slaagt om samen projecten uit te werken met gemeenten uit het verzorgingsgebied (het ruime arrondissement), dan kan ondersteuning worden gezocht bij verschillende subsidiërende instanties of overheden.

112. Brugge is absoluut meer dan de binnenstad. Een beleid per deelgemeente dringt zich op. Nu wonen er ongeveer 19.000 inwoners in Assebroek. Dit is ongeveer hetzelfde als Blankenberge die een burgemeester en enkele schepenen kent. De deelgemeenten verdienen een afzonderlijk beleidsplan met een visie op mobiliteit, wonen, tewerkstelling en open ruimte.

113. Verkeersveiligheid is een belangrijk maatschappelijk item. Er werden al heel wat inspanningen gedaan naar beter onderhoud van wegen, voet- en fietspaden. Belangrijk voor de toekomst is het wegwerken van gevaarlijke kruispunten.

114. De Sint-Pieterskaai moet verder worden aangepakt alsook de Komvest, de Koningin Elisabethlaan, de Filips De Goedelaan, de Karel de Stoutelaan en de Ring R30 rond Brugge. De tunnel onder het Zand vraagt diverse werken wil het een veilige doorgang blijven.

115. De weginfrastructuur moet worden aangepast zodat de te halen snelheden er worden beperkt. Waar mogelijk moet dat kunnen in relatie met de schooluren. Het stadsbestuur moet investeren in automatische verkeersborden voor variabele snelheidslimieten. Het is onnodig het verkeer op te houden buiten de schooluren, tijdens vakanties of 's nachts.

116. De stad moet investeren in veilige fietslinten, dit zijn veilige fietspaden van en naar school. Met veilige oversteekplaatsen, onderdoorgangen en fietsbruggen.

117. De N31-expressweg moet meer worden ondertunneld om bijkomende menselijke drama's te voorkomen. Een preventief verkeersbeleid moet primeren boven een repressief beleid. Repressie wordt ervaren als inkomsten voor de stadskas. We hebben meer een mentaliteitswijziging nodig. Geen regelneverij.

126. De wijkagent moet ook buiten de kantooruren kunnen werken. Dat kan het contact met de werkende bevolking verhogen. Nu staan wijkagenten overdag vaak voor gesloten deuren want het aantal tweeverdieners neemt toe. De wijkagent kan door een gesprek nagaan wat leeft in de straat of wijk. Preventie verdient evenveel aandacht als repressie.

127. Sluikstorten, nachtlawaai, rondhangende jongeren moet vooreerst in kaart worden gebracht. In een tweede fase dient ze kordaat aangepakt te worden.

140. De VLD wil ouderen de mogelijkheid geven zo lang mogelijk in de eigen vertrouwde omgeving te blijven wonen door het voorzien van aanpassingspremies voor woningen, maar ook, al dan niet via publiek-private samenwerking, van serviceflats en nieuwe woonvormen zoals kangoeroewonen, duplexwonen of gemeenschapswonen.

156. Brugge is een stad met een lange geschiedenis. Haar geschiedenis verplicht ons om te blijven dromen van een grote toekomst voor de stad. Maar daar is durf en inzet voor nodig. Om met onze stad vooruit te gaan en het leven, wonen, werken en verblijven hier nog beter te maken, is een nieuwe dynamiek nodig.