

Brief aan de Bruggelingen

Renaat Landuyt

BURGEMEESTER

Brief
aan de
Bruggelingen

Eerste druk: mei 2014

Verantwoordelijke uitgever: Renaat Landuyt

Lay-out: Marc Provoost

Geen rechten voorbehouden. Alles uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt op welke wijze dan ook, zonder toestemming van de uitgever. Graag zelfs!

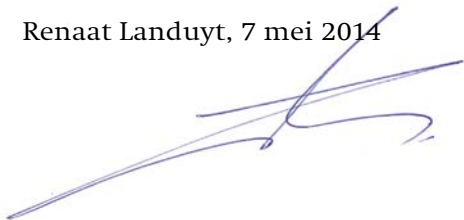
Inleiding	5
De blokkades opgeruimd	6
De nieuwe gezelligheid	12
Stad tot aan de zee	18
Stad in de wereld	24
Naar een nieuwe organisatie	32
Uitleiding	38

Deze brief kun je zien als een vervolg op mijn boekje “20 jaar Brugge-Brussel – Met Goesting”. Iedere week, tijdens mijn spreekuren, is er nog vraag naar. In het tweede deel van die publicatie heb ik uitgelegd hoe ik het bestuur van de stad wou aanpakken. Maar dat was vooraleer ik burgemeester werd. Deze brief is een aanvulling, na vijftien maanden ervaring in het stadhuis. De brief is zeker geen opsomming van alles wat gedaan werd het afgelopen jaar. Daarvoor kan je terecht in het jaarlijks verslag van de stadsadministratie.

Deze brief is mijn persoonlijk verslag van waar we naar op weg zijn. Om het aangenaam te houden heb ik het ingedeeld in vijf hoofdstukken. Ze kunnen gerust afzonderlijk gelezen worden. Ieder hoofdstuk bevat een ander luik van het verhaal, een andere invalshoek. Zoals in het gewone leven veel door elkaar, gelijktijdig en niet chronologisch verloopt is dit ook zo voor het leven in het stadhuis.

Alle Bruggelingen worden uitgenodigd om verder mee te denken. De brief is dan ook *een pleidooi voor een gedreven en gedragen visie voor Brugge*.

Renaat Landuyt, 7 mei 2014



Hoofdstuk 1

De blokkades opgeruimd

Het college, dat instaat voor het bepalen van de beleidslijnen, nam de tijd om zich als groep op te stellen. Als de Brugse ploeg. De verrassende verkiezingsuitslag hielp ons daarbij. Niet vergeten, de verkiezingsdag in Brugge staat geboekstaafd als de politieke thriller van 14 oktober 2012. Vanaf 15.30 uur veranderden de politieke verhoudingen in Brugge. Dankzij het elektronisch stemmen kwamen de resultaten vlug binnen. Ieder half uur was er nieuws: CD&V en sp.a speelden haasje over. En dit bleef maar duren. Wat de resultaten waren in andere gemeenten is mij compleet ontgaan. Een nieuwe wereld opende zich.

7

Terwijl we koortsachtig via internet en radio de wisselende procenten en stemmenaantallen volgden, kregen we zenuwachtige telefoontjes uit Brugge en Brussel. Twee scenario's werden mij voorgelegd. Ofwel een coalitie sp.a, Groen en N-VA ofwel een coalitie CD&V met sp.a.

Om 19.30 uur viel de telling stil. Twee stembussen geraakten niet geteld. De USB-sticks waren stuk en de reserves zoek. Wel was al duidelijk dat CD&V en sp.a met 27 zetels een stabiele meerderheid konden vormen. We moesten wachten tot 2 uur 's nachts om te weten welke partij de grootste werd, welke partij dus de burgemeester mocht leveren. Het werd snel duidelijk dat mijn persoonlijke score de grootste was. De resultaten van de partijcores volgden pas veel later.

In ieder geval betekende een meerderheid van 27 op 47 zetels met twee partijen dat de kater van een vierpartijencoalitie kon worden doorgeslikt. CD&V en sp.a konden opnieuw samenwerken. Onder het toezicht oog van Achille Van Ackers verkiezingsaffiche "Geen avonturen

maar verder besturen” werd op mijn kantoor al om 19.30 uur een akkoord gesloten. Een zeer evenwichtig akkoord, want niemand wist wie de grootste zou worden. Dit betekent dat er gekozen werd voor een stevige samenwerking.

8 | Het huidig college is een ploeg van sterke collega's. Elkaar leren kennen en waarderen vraagt meer inzet dan het zich neerleggen bij de wensen van een burgemeester. We steken er tijd in. Het duurde even voordat we met onze nieuwe ploeg de beleidsnota klaar hadden. Het was het wachten waard, want uiteindelijk is het document driemaal dikker geworden dan zes jaar geleden.

Alle kritiek van de oppositie in de gemeenteraad nemen we er graag bij. Al moet mij van het hart dat de debatten meer op inhoudelijke basis zouden moeten verlopen. Minder persoonlijke aanvallen zijn welkom.

In elk geval, de publieke discussies – zeg maar onenigheden – in de meerderheid zijn letterlijk opgelost. **Men zou het vergeten maar zes jaar lang waren vele projecten geblokkeerd door veel publieke, partijpolitieke standpunten zonder beslissingen.**

Het paviljoen van Toyo Ito op de Burg verloor zijn schoonheid in verwaarlozing. Men bleef maar redetwisten in Brussel en Brugge over ontmanteling of bewaring. Dankzij Brusselse contacten over alle partijgrenzen heen, is er onder het nieuwe stadsbestuur vlug een oplossing gekomen. Het werd 'ontmantelen om te bewaren'.

Het nieuwe voetbalstadion staat er vandaag ook nog niet, maar de ruzie is verdwenen. Het schepencollege heeft een eenduidige beslissing genomen: in Brugge wordt er niet meer over de locatie gediscussieerd. Daarmee is niet alles opgelost. Daarmee staat het stadion er nog niet. Maar we zetten wel stappen vooruit. Momenteel kijken we samen met Resoc en vooral ook Voka uit naar compenserende bedrijventerreinen. De compensatie van bedrijfsgrond, inbreng(opbrengst) stad, financiering zelf... Zorgen genoeg. Maar het zijn zorgen, geen twisten.

De voorwaarden voor het gebruik van het huidig stadion hebben we alvast veranderd. De voetbalverenigingen hoeven geen huur meer te betalen. Ze mogen het stadion gebruiken alsof ze er eigenaar van zijn zonder vergoeding, maar ze staan wel zelf in voor het onderhoud en de kosten. De huur bedroeg destijds 600.000 euro per jaar, de kosten echter 900.000 euro. Het voordeel voor de stad was duidelijk, voor de verenigingen ook: zij zijn niet meer afhankelijk van publieke discussies en ambtelijke procedures voordat ze bijvoorbeeld het speelveld kunnen vernieuwen. Dezelfde invalshoek hebben we gebruikt om ook het grote stadionsdossier te deblokken. De verenigingen pakten het probleem van de noodzakelijke vernieuwing van het (stads)stadion samen aan. Vandaar hun gezamenlijk voorstel om te bouwen aan wat wij genoegzaam de Blankenbergse Steenweg noemen (de zone tussen Blankenbergse steenweg en Expresweg). Als Stad zijn we bereid om de middelen die we door verkaveling uit de oude site halen (Sint-Andries), te herinvesteren in deze site ('Blankenbergse steenweg).

9

Over de noodzaak van een nieuwe beurshal is er geen discussie meer. De discussie over de plaats hebben we opgelost door te kiezen voor de andere kant van het station, nabij de zaal van de Brugeoise. Ook de nieuwe hal is hiermee nog niet gerealiseerd, maar ook in dit dossier is de remmende onenigheid weg.

Voor een eventuele Cactuszaal werd aan het Kanaaleiland alvast in een zone voor 'jeugd' voorzien. De plaats is gekozen, het oorspronkelijk Brugs aandeel in het budget gevrijwaard. Nu maar hopen (en bepleiten) dat de Vlaamse overheid blijft steunen.

De oplossing in al deze dossiers lag erin niet te redeneren vanuit een partijstandpunt of defensieve houding, maar vanuit de ruimtelijke mogelijkheden die zich aanboden. Ook voor de aanpak van andere grote projecten kozen we niet vanuit een partijprogramma, maar vanuit de efficiëntie. Zo zijn we samen alle mogelijkheden voor een multifunctionele zaal aan het overlopen. Al dan niet in combinatie met een studentenhuis of een Cactuszaal.

Deze ontmiijningsmethode neemt tijd. Zeker voor de grote projecten. Die moet je immers kaderen in een visie op de stadsontwikkeling in alle hoeken en kanten van Brugge. Er is nood aan een eenduidige visie op de ontwikkeling van Brugge. Daar moeten we, na vele jaren, een inhaalbeweging maken. Dat zijn we aan onze Unesco-titel, maar ook aan de komende generaties Bruggelingen, verplicht.

10 | Het leukste voor de mensen is wellicht de doorbraak in het terrassen-dossier. Hier lag de oplossing in het maken van een onderscheid tussen wat echte terrassen zijn en wat eerder veranda's zijn. Echte terrassen, tafels en stoelen op straat, laten we meer toe. Ook in de zijstraten en ook in de winter. Hiermee zijn naast de terrasklanten, ook veel kleinere cafés en restaurants tevreden. De uitbaters van horecazaken op de Markt willen uiteraard hun veranda's behouden. Maar dit is eerder een goedkoop innemen van de grond van alle Bruggelingen. Van onze prachtige Markt moet iedereen kunnen genieten. Ik hoop dat we in de toekomst tot een akkoord kunnen komen om met meer echte terrassen te werken. Daarmee bedoel ik: letterlijk tafel en stoelen op de klinkers van de Markt.

Door vooral te werken aan de groepsvorming, namen we meer tijd dan andere gemeenten voor het opstellen van onze beleidsnota. Zo wonnen we tijd voor de toekomst. Met de meerjarenbegroting waren we eerder klaar dan andere gemeenten. En met een overschot als resultaat. Wij besparen om te kunnen investeren. Met een toekomstfonds van 50 miljoen euro moet al iets mogelijk zijn. Wat niet wil zeggen dat we nu zomaar in alle projecten gaan meestappen. Zoals al gezegd, willen we op een rationale wijze proberen te selecteren.

We hebben de oude demonen van discussies verdreven. We mogen er geen nieuwe in het leven roepen. Eentje baart mij bijzondere zorgen. Er dreigt een ouderwetse tegenstelling tussen fietsers en auto's. Ik merk bijvoorbeeld dat winkeliers enerzijds actie voeren om het winkelen per fiets te motiveren maar anderzijds evengoed protesteren als meer plaats voor fietsparkeren wordt gemaakt. Tijdens de gemeenteraad hoor ik pleidooien om de autobestuurder niet als de 'nieuwe

roker' (sic.) ten aanzien en anderzijds zie ik gemeenteraadsleden van dezelfde partij actie voeren voor fietsvriendelijker wegen. Deze opkomende tegenstelling baart mij zorgen omdat ze dreigt de vernieuwing van onze woon- en winkelstraten af te remmen.

Er zal dus steeds opnieuw tijd in het overtuigen moeten worden gestoken. Het blijft mijn overtuiging dat je met duidelijke verklaringen wel persoonlijk vooruit komt, maar dat je zonder veel overleg niet ver geraakt.

Misschien kan een periode van vijf jaar zonder verkiezingen helpen...



Hoofdstuk 2

De nieuwe gezelligheid

Vanaf ons aantreden hebben wij als nieuw bestuur de GAS-boetes (of beter: Gemeentelijke Administratieve Sancties) op nachtelijk drankverbruik op straat afgeschaft. Het jaar 2013 was nochtans gestart met problemen in het uitgaansleven. Een achttal jongeren werd blijkbaar gedrogeerd. Gelukkig trad de politie hier onder leiding van het parket gepast op. Op zich was het een illustratie dat de oorzaak van problemen niet moet worden gezocht bij het normale uitgaansleven. Het is voor het abnormale dat we alert moeten zijn.

Ik ga er van uit dat iedereen voor een veilig Brugge verantwoordelijk is, maar daarom nog niet schuldig. Het verbod op drankverbruik op straat zorgde ervoor dat het gewone uitgaansleven bijna strafbaar werd. Alsof iedereen direct schuldig moest worden verklaard. Gelukkig dat de politie gematigd omging met de mogelijkheid om iedereen met drank op straat aan te spreken en te beboeten.

In Brugge riskeert men een GAS-boete voor wildplassen en voor sluikstorten: twee fenomenen waartegen echt wel moet worden opgetreden. En die bij vaststelling niet veel ruimte voor discussie laten.

Wil men een veilige stad, dan moet men die vooral proper houden. Propere straten betekent inzet van onze wegen-, groen- en onderhoudsdienst. Ze ressorteren nu onder één schepen, Philip Pierins, omdat we ze op elkaar willen afstemmen. We moeten de komende maanden nog meer inzetten op sneller reageren, sneller herstellen en sneller opkuisen. Vandaar dat we de vlinderploegen zullen inzetten. Voor klein herstel en onderhoud sturen we onze meest ervaren ploegen dagelijks op pad.

Na iedere uitgaansavond moeten de straten terug proper zijn. Met aandrang vragen we hiervoor de medewerking van de café-uitbaters. Goede afspraken werden gemaakt in de Kuipersstraat. Dat we een paar maanden eerder café 'De Vuurmolen' hadden gesloten zal mogelijk wat hebben geholpen. Ook met 'De Vuurmolen' zelf kwamen we tot een goede regeling.

14 | Bijkomende GAS-boetes willen we niet in Brugge, des te meer willen we alle klassieke bevoegdheden inschakelen. Niet alleen die van politie en parket, maar ook deze van de burgemeester. Als het moet, in geval van echte overlast dus, sluiten we. Dit om de openbare orde te beschermen. Naar de nachtwinkels in de uitgaansbuurt hebben we gelukkig voorlopig maar één duidelijke verwittiging moeten sturen.

Zoals gezegd, hebben we tussen politie en parket goede afspraken gemaakt. Als de politie optreedt, dan wordt ze daarin gesteund door de procureur. Hun vaststellingen worden verder opgevolgd. Er zijn zelfs bijzondere zittingen voorzien. En wee degene die voor de mediage-nieke rechter Weymiens moet verschijnen.

We hebben wel een nieuwe maatregel ingevoerd. Niet een nieuwe overtreding of boete, maar een combitaks. Wie opgepakt wordt, betaalt zelf zijn vervoer. Zo is het niet de Brugse belastingbetaler die opdraait voor de overlast.

Inbraken baren de mensen echt zorgen. Terecht, niets onaangenamer dan dergelijk bezoek. In Koolkerke was er de vraag naar een burgerwacht. Niet zonder risico, zo bleek. De politie zet alles op alles om zeer alert te reageren. Mijn idee is dat we over inbraken transparant moeten communiceren. We verbergen niets. We maken ook niets erger dan het is. Daarom geen burgerwachten, maar wel buurt informatie netwerken. We hebben er alvast één opgezet voor de hotelsector. Voor vragen vanuit getroffen wijken staan we open. Geregeld zijn er bijzondere acties aan de invalswegen van Brugge. We blijven mensen informeren over hoe ze zich zo goed mogelijk kunnen beschermen en over hoe ze veilig en alert kunnen reageren.

Buurten met goede buurcontacten blijken niet toevallig ook de veiligste wijken. Daarom ondersteunen we liever buurtfeesten dan buurtwachten. Geen zomercheques meer, maar buurtcheques. Niet alleen tijdens de zomer maar elk moment van het jaar kunnen buurten rekenen op een kleine, maar nuttige steun om gezamenlijke activiteiten mogelijk te maken. Wat de buurt bindt, verdient onze steun.

Met het OCMW zijn onderhandelingen bezig om het werk zo goed mogelijk te verdelen: iedere wijk zijn dienstverlening door het OCMW en zijn buurtwerking door de stad. Kinderopvang is bijvoorbeeld al volledig in handen van het OCMW. Politie en preventiedienst zorgen ervoor dat alle wijken een vertrouwenspersoon of bemiddelaar hebben. Soms is dat de wijkagent, soms is dat de wijkwerker.

15

Veiligheid heeft soms ook letterlijk met gas te maken. Of met andere gevaarlijke producten of activiteiten met een risico. Inzake veiligheid willen wij in ieder geval geen risico nemen. Brugge is een stad met een haven, risicobedrijven en vervoer, toerisme en evenementen. Dit betekent dus een concentratie van mensen op publiek terrein en in gebouwen. We moeten dus voorbereid zijn. Daarom wou ik iemand in de administratie die zich voltijds kan bezighouden met wat we noemen 'noodplanning'. Niet dat je de nood, de accidenten kan plannen, maar we moeten wel voorbereid zijn op een ramp. Noodplanning is een must.

De brave man – ja, het werd een man – was nog maar aangeworven of hij mocht al op kantoor blijven slapen. Eerst was er de zogenaamde Sint-Niklaasstorm die de kust dreigde te laten overstromen. Vervolgens was er de zogenaamde valwind in de Stokveldewijk in Sint-Michiels. In een korte tijdspanne werden tuinhuisjes, bijgebouwen, daken en ruiten weggeblazen. Politie, Brandweer en Groendienst waren vlug ter plaatse. Gelukkig vielen er geen gewonden. Wel was er aanzienlijke materiële schade. De noodplanningsambtenaar volgde nadien alle vragen van de burgers goed op. Bij alle leed gaf dat een geruststellend gevoel in een goed functionerende stad.

Het stormt niet altijd op straat. Veiligheid op straat betekent ook vooral verkeersveiligheid. Mijn toetssteen: is het veilig is voor kinderen, dan is het veilig voor iedereen. Vooral als het gaat over bussen en auto's die overal voorrang willen. Denken aan kinderen zal hier de gedachten vooruit helpen.

16 | Propere, verkeersveilige straten hoeven daarom nog geen dode straten te zijn. Vele kleine terrassen in straten zorgen voor leven en gezelligheid. Het nieuw vergunningsbeleid van schepen Annick Lambrecht vergde enige overtuigingskracht bij de politie. Het automatisme van negatief advies omwille van de verkeersveiligheid wordt nu vervangen door een plaatsbezoek om te kijken wat er mogelijk is.

Maar vergis je niet. Meer vergunningen betekent ook meer controle. We kunnen de veiligheid en gezelligheid maar verzoenen als iedereen zich stipt aan de afspraken houdt. Inbreuken leiden niet tot GAS-boetes, wel tot wegnames.

Ook laten we nu meer evenementen toe. We spreiden ze wel in tijd en ruimte. En we vragen vooral van de organisatoren een grotere bijdrage en aandacht voor de verkeersveiligheid of mobiliteit en veiligheid in het algemeen. We zorgen dat ze minstens weten en beseffen hoeveel de inzet van politie kost. En we vragen van hen ook de inzet van eigen vrijwilligers die op veiligheid letten.

Wie iets organiseert in Brugge en er geen geld mee verdient, krijgt steun van de stad. Daarvoor staat onze dienst Cultuur in. Noem ze dan gerust de dienst feestelijkheden. Organisaties of mensen die iets organiseren kunnen – goedkoper dan in een winkel – materiaal huren. Zowel hoge of lage stoelen, tafels, wimpels, dranghekken... Wat nodig is om een feest of een evenement te doen lukken, heeft de stad ter beschikking.

Jarenlang hoorde ik, tot in de gemeenteraad, klachten van feestcomités die niet meer aan materiaal geraakten. Alles bleek altijd al verhuurd te zijn. In het bijzonder in de maand mei, – als de feesten beginnen – was

er altijd een tekort. Pas door het ondertekenen van de toelatingen tot verhuren vond ik hiervoor een verklaring. Blijkbaar, dat wist ik na 18 jaar zetelen in de gemeenteraad niet, kon iedere Bruggeling materiaal ontlenen. Welnu, zij die het wel wisten, huurden lang op voorhand materiaal voor communie-, lente- en huwelijksfeesten. Zo was er snel een tekort aan materiaal voor wijkfeesten in mei en juni. Toen ik dit inzag volgde de maatregel dat voor private feestjes pas een maand vooraf kan worden geboekt, en enkel indien er nog materiaal over is. Voor verdoken commerciële activiteiten deed ik de deur volledig dicht. Ondertussen hebben we, op voorstel van schepen Mieke Hoste, een reglement goedgekeurd om iedereen gelijk te behandelen.

17

Overigens, we hebben in Brugge een duidelijke keuze gemaakt om te zorgen dat iedereen mee is. Terwijl we nog zoeken naar een juiste formule voor onze armoedetoets, is het nu al zo dat iedere schepen de reflex heeft om in zijn/haar dossiers na te kijken of zijn/haar voorstel wel voor iedereen een goede maatregel is. Bovenal willen we in Brugge een sociaal beleid voeren. Daar stappen we niet van af. Dit behoeft geen betoog. De armoedecijfers zijn laag, maar we willen ze nog lager. Meer dan in het verleden, moeten we inspanningen doen voor het economisch beleid. Daarvoor moeten we terug naar de zee.

Hoofdstuk 3

Stad tot aan de zee

Een oud gebruik zorgt ervoor dat ambassadeurs zich ook in de voornaamste steden van het land komen voorstellen. Naar Brugge komen ze graag. En dit niet enkel omwille van een uitnodiging voor de Heilig-Bloedprocessie die ze hiermee verdienen. Neen, Brugge werelderfgoed, is een stad waar men graag komt kijken. Sommigen verblijven een paar dagen. Hoogtepunt van hun bezoek is de ontvangst in het stadhuis (met rondleiding in de Gotische zaal). Als burgemeester ontvang ik die mensen graag persoonlijk.

Een gesprek met een ambassadeur valt altijd mee. Ambassadeurs zijn geïnteresseerd in het land, de geschiedenis en de politiek. Sommigen zijn oud-student van het Europacollege. Dit zijn de enigen die soms weten dat Zeebrugge, de haven, deel uitmaakt van Brugge. Alle ambassadeurs die ik echter in het afgelopen anderhalf jaar heb ontmoet, wisten niet dat de haven van Zeebrugge in het grondgebied van Brugge ligt.

Ook de bewoners van de binnenstad voelen zich niet altijd verbonden met de bewoners van Zeebrugge. Het onderscheid is in de loop der jaren zelfs binnengeslopen in het college. De traditie wil immers dat we een schepen van Zeebrugge hebben, een soort burgemeester van Zeebrugge. Een goede quizvraag voor inwoners van Brugge is: *“Wie was de laatste burgemeester van Zeebrugge?”*. Wie nu begint na te denken, is al fout. Zeebrugge is nooit een aparte gemeente geweest en heeft dus nooit een eigen burgemeester gehad.

Zeebrugge is ontstaan bij het graven van de zeehaven, nu meer dan honderd jaar geleden. Brugge was ‘dood’ en met het creëren van de

haven zou ook een nieuw Brugge worden gecreëerd. Er waren destijds twee doelstellingen. We graven een kanaal naar de zee en bouwen terug een haven aan de zee. Tegelijkertijd wilde men 'nieuw Brugge' bouwen aan de zee: Brugge aan zee. Lees de kranten uit die tijd er op na: 'Zeebrugge' stond voor 'de Zeehaven van Brugge' en voor 'het moderne Brugge aan Zee'.

20 | Ergens in de loop van de geschiedenis hebben de Brugse politici Zeebrugge losgelaten. Toen Frank van Acker in 1978 burgemeester werd, heeft hij de leiding over de haven overgelaten aan Fernand Traen. Al was het de CVP die Van Acker nog eens maanden lang de verdiende burgemeesterszetel niet gunde, toch had hij de kracht en wijsheid om de CVP'er Fernand Traen de haven te laten leiden. Fernand deed dit zo gedreven dat het onderscheid tussen haven en stad eigenlijk steeds groter werd. Dit zal zeker niet zijn bedoeling zijn geweest. Het was wel het effect.

Pas tegen 2001, bij het van kracht worden van het havendecreet, werd de stad Brugge dan toch hoofdeigenaar van de haven. In de praktijk veranderde dit echter niets aan het havenbestuur. Het bleef bestaan uit gecoöpteerde leden. Belangrijke figuren uit de regio werden door de voorzitter gevraagd om in de raad van bestuur te zetelen.

Het huidig college heeft de keuze gemaakt om zich als bestuur wel meer aan te trekken van de haven. Vandaar de nieuwe samenstelling met een sterke vertegenwoordiging uit het college, en twee volksvertegenwoordigers van de twee grootste oppositiepartijen. Conform de regels van modern beheer bestaat de raad van bestuur niet alleen uit de helft mannen en vrouwen maar komt de helft van de leden ook niet uit de actieve politiek. Voorts wordt er een onderscheid gemaakt tussen een voorzitter en een afgevaardigd bestuurder.

Nu werkt dit havenbestuur aan een nieuw havenbeleid op lange termijn. In 2015, op 21 mei, houden we samen met Resoc – zeg maar samen met alle economische, sociale en politieke actoren van de streek – een Havencongres. Momenteel worden niet alleen de huidige

klanten, maar ook potentiële nieuwe klanten en de hele bedrijfswereld van West-Vlaanderen bevroegd omtrent hun ervaringen en verwachtingen. De Zeehaven mag niet alleen de zorg zijn van de bedrijven binnen het havengebied. Alle bedrijven van de regio moeten betrokken worden bij de Zeehaven. Tot vandaag organiseren de havenbedrijven zich binnen een eigen belangenvereniging Apzi. Het wellicht ongewilde resultaat is dat Voka zijn interesse en betrokkenheid verloor. Gelukkig waait ook daar een nieuwe wind. Dat Voka ondertussen met Apzi tot een structurele samenwerking is gekomen, kunnen we alleen maar toejuichen. De Zeehaven is de belangrijkste economische trekker van Brugse regio.

De aankondiging dat wij willen spreken over ‘Zeehaven van Brugge’ in plaats van ‘haven van Zeebrugge’ zorgde voor beroering bij de gemeenschap. Dit leidde tot enige onrust bij de bedrijven. Ook daar is het onderscheid tussen Zeebrugge en Brugge in de loop der jaren ingebakken. Een uit Antwerpen afkomstig bedrijfsleider wist mij echter te vertellen dat zijn echtgenote, een echte Bruggelinge, hem naar aanleiding van deze publieke discussie meenam naar een gedenksteen in de haven. Op die steen stond duidelijk vermeld: “Zeehaven van Brugge”. Het is altijd goed zijn geschiedenis te kennen.

Ondertussen heb ik aan veel inwoners van Zeebrugge kunnen uitleggen dat Brugge niet Zeebrugge wil overnemen, maar dat Brugge Zeebrugge is en Zeebrugge Brugge.

Onze bedoeling is om meer in ‘Zeebrugge als gemeenschap’ te investeren. Als minister van Toerisme kon ik de vorige burgemeester overtuigen om te investeren in de oude vismijnsite met Europees geld. Geld dat ik als minister van Toerisme wist aan te trekken. De Rederskaai werd zo volledig vernieuwd. Het ligt in onze bedoeling om nog meer te investeren in de leefbaarheid van Zeebrugge. En daarmee bedoel ik de vier delen van Zeebrugge. Naast de Oude Vismijnsite wil ons havenbedrijf een cruisegebouw bouwen. Daar veel obstakels voor de privé-investerder nu van de baan zijn zou de site van Seafront kunnen worden vernieuwd. Om de hoek kan ook de tweede jachthaven vernieuwd

worden. Zeebrugge-Dorp en Zeebrugge-Stationswijk moeten we nog met meer groen 'beschermen' tegen de havenactiviteiten en vooral de overlast van vrachtwagenkampeers. Zeebrugge-Strand moet alle kansen en steun krijgen om te herleven zonder zijn karakter van Brugs strand te verliezen: meer douches, sportmogelijkheden, evenementen enz..

22

Zwankendamme, Lissewege en Dudzele zullen dankzij de realisatie van de A11 een andere en betere ontsluiting krijgen. Als de voetbalsite aan de Blankenbergse Steenweg lukt, dan groeien Brugge-Centrum en Zeebrugge dichter naar elkaar toe. Het shipp-project dat al te lang stil ligt in de lade van de Vlaamse regering opent perspectieven voor een nieuwe tramlijn naar Brugge.

Overigens is wat er met de Expresweg (N31) en de A11 gerealiseerd werd een mooi voorbeeld van wat we ook langs het water zouden moeten realiseren. Jarenlang, zo lang als mijn politieke carrière al duurt, was er discussie over een nieuwe autoweg AX die in de ruimere rand van Brugge de ontsluiting van de haven(activiteiten) moest realiseren. Aan de Expresweg moest dus niet gewerkt worden (mocht zelfs niet worden gewerkt), want werken aan de Expresweg zou betekenen dat er meer vrachtverkeer dicht langs onze woonwijken van Brugge zou passeren. Althans, dit was de strategische opstelling van veel politici. Toen ik in de Vlaamse regering zat, hebben we die strategie verlaten. We werkten aan een consensus over hoe we de Expresweg konden verbeteren en tegelijkertijd de leefbaarheid van Sint-Michiels en Sint-Andries konden verbeteren. Die oefening betekende niet dat de uiteindelijke noodzakelijke ontsluiting van de haven via het noorden van Brugge verlaten werd. Integendeel, eenmaal de discussie omtrent de Expresweg was afgerond, (eenmaal de werkzaamheden aan de Expresweg bezig waren), kon er worden gewerkt aan een nieuw akkoord over een realistisch stuk nieuwe autoweg. Vandaag zijn de werkzaamheden aan deze A11 ook al gestart. Met wat geduld kan een dossier eenmaal gedeblokkeerd, plots snel de goede richting uitgaan. Het verkeer kan nu al vlotter langs de Expresweg en straks kan meer verkeer langs het noorden van Brugge rechtstreeks naar Gent en

Antwerpen rijden zonder langs de woonkernen van Sint-Andries en Sint-Michiels te passeren.

Voor de binnenvaart willen we dezelfde methode volgen. We verzetten ons niet langer tegen de verbetering van de ringvaart. Wij willen de verbetering van de ringvaart omdat hierdoor de mobiliteit op de weg verbetert. We moeten alles op alles zetten opdat Vlaanderen zou investeren in nieuwe bruggen aan de Dampoortsluis en aan Steenbrugge. Zo verlichten we de autofiles.

Sinds de jaren '80 van vorige eeuw wou men niets veranderen aan de ringvaart omdat men dacht dat dit de druk op het realiseren van een Noorderkanaal/Schipdonkkanaal zou verhogen. Net zoals men vroeger dacht dat men door de Expresweg niet te veranderen de kans op een ontsluiting van de haven richting Gent en Antwerpen kon vergroten. Ondertussen weet men beter. Welnu, voor de binnenvaart kunnen we dezelfde oefening maken. Een vlottere ringvaart betekent niet dat de ambitie van een Schipdonkkanaal verlaten wordt. Een vlottere ringvaart met nieuwe bruggen betekent wel een vlotter verkeer van en naar het centrum. Overigens ook – als het even kan – met een fietsbrug. Ook hier kan de Expresweg als voorbeeld dienen.

Trouwens, wie nu Brugge vanaf de autoweg onder de fietsbruggen van de Expresweg Brugge binnenrijdt, krijgt goesting om de fiets te nemen. Zoals in andere wereldsteden.

Hoofdstuk 4
Stad in de wereld

Mijn eerste dag op de lagere school herinner ik mij nog goed. Als zesjarige mocht ik alleen met de fiets naar school. Het mot-regende, maar dit kon mij niet deren. Anderhalve kilometer zelfstandig op weg. Decennia later durfde ik mijn eigen kinderen niet eens een halve kilometer alleen op de fiets naar school sturen. Het verkeer, ook en vooral in de binnenstad liet en laat dit niet toe. Ideaal zou zijn dat in de toekomst ouders dat wel weer kunnen toelaten. Dat kinderen wel opnieuw van en naar school alleen te voet of per fiets kunnen. Dit is het doel. Althans, wat mij betreft.

Volwassenen en scholieren zie je wel in grote getale in Brugge fietsen. Zelf heb ik ook altijd zoveel als mogelijk de fiets gebruikt. Eerst vanuit Sint Andries, later als inwoner van het centrum. Van en naar het Station, van en naar de rechtbank, van en naar kantoor of stadhuis. Ik durf niet zeggen dat Brugge in de loop der jaren fietsvriendelijker is geworden. Als burgemeester zie ik permanent putten en punten voor verbetering.

In Brussel fiets ik ook, maar daar is het echt een uitdaging. Al moet ik toegeven dat het daar in de loop der jaren verbeterd is. Meer en meer zie je dat wegen duidelijk een plaats voorzien voor fietsers. “Is dat nu zo belangrijk?” denkt u misschien, “is er dan niets belangrijkers dan al dat fietsgedoe?”

Welnu ‘fietsvriendelijkheid’ staat in steden wereldwijd nadrukkelijk symbool voor meer mensvriendelijkheid van de straten. Er zijn wereldwijd nog burgemeesters die dagelijks fietsen door hun stad, naar hun stadhuis. De rage – als ik het zo mag noemen – begon al in de jaren

negentig met de burgemeester van – hou je vast – Bogota. Zijn stelling was: “Ik kan misschien het inkomen van mijn burgers niet verhogen, ik kan wel hun geluk verhogen, door de publieke ruimte niet meer enkel over te laten aan de auto, door meer ruimte voor de mensen te voet of per fiets te maken.” Zelfs de huidige burgemeester van London, wil zijn dagelijks fietstocht niet missen. Naar eigen zeggen omdat hij zo contact heeft met de mensen, contact dat hij niet heeft als hij in de auto zit.

26

In mijn vorig Brugs boekje schreef ik het al. Het kan toch niet dat in ‘fietsstad Brugge’ de auto’s van de burgemeester en de schepenen centraal op het burgplein geparkeerd staan. Welnu, ze staan er niet meer. Eenmaal het paviljoen van Toyo Ito verwijderd was, waren de collega’s vlug akkoord om die parking af te schaffen en een eindje om te lopen. Overigens ben ik niet de enige van het schepencollege die veel de fiets gebruikt. Schepen Hilde Decler doet het, schepen Annick Lambrecht wordt niet zomaar de fietsschepen genoemd, schepen Jos Demarest voerde zelfs campagne met een oranje fiets. Ook schepen Franky Demon komt af en toe van Sint-Michiels op de fiets, schepen Mieke Hoste (met regenbroek!) vanuit Dudzele en zelfs schepen Philip Pierins doet het tegenwoordig zoveel als mogelijk met de fiets. Schepen Boudewijn Laloo is in zijn vrije tijd een (te) bescheiden wielertoerist. We geven niet enkel het goede voorbeeld, op de fiets voel je ook beter het leven op straat.

Ook veel stadsmedewerkers gaan met hun fiets op pad in de stad. Dit helpt de discussies vooruit over de andere aanpak van de wegen. Concreet laten we de Steenstraat heraanleggen. Maar de Geldmunstraat gaan we volledig vernieuwen. We stellen voor om te werken met een ander soort steen. Geen afgeronde klinkers meer, maar grotere plattere stenen. **Voor fietsers en hoge hakken komen er betere tijden.**

Niet alleen ervaringen in Kopenhagen, maar ook in Londen en Parijs wijzen erop dat kleine ingrepen belangrijk zijn. Daarom werken we aan meer fietssuggestiestroken (Sint-Michiels, Station, ’t Zand,

industrieterreinen...), meer fietsstaanders (op autostaanplaatsen), meer mobiele fietsrekken (zelfs bij de Kerstmarkt), publieke fietspompen...

Het laat sommigen koud dat schepen Annick Lambrecht op diverse plaatsen kleine onopvallende publieke fietspompen liet plaatsen, maar nu al vragen Brugse bedrijven of er ook een pomp in hun buurt kan worden geplaatst. Ook bedrijven willen het fietsgebruik bij hun werknemers aanmoedigen. Hoopgevend is dat er ook mensen zijn die pogen te overleven als fietskoerier in Brugge.

Begrijp mij niet verkeerd. Ik pleit hier niet voor een obsessie voor de fiets. Zelf rij ik graag zowel met de auto als met de fiets. Ik denk dat ik daar niet alleen in ben. De opgeklopte tegenstelling tussen de fiets en de auto leidt tot schizofrenie. De meeste autobestuurders zijn immers ook (potentiële) fietsers, en met de leeftijd ook omgekeerd.

Mij stoort het dat toeristen per auto hun weg door de binnenstad zoeken. Als ouder schrik ik van de grote bussen tussen voetgangers en fietsers van de binnenstad. Zelf moeten we beseffen dat het niet meer kan dat we nog vlug met de auto tot voor de deur van de winkel in de binnenstad willen geraken.

We willen het voor iedereen aangenamer maken in de binnenstad. We willen ook werk maken van de uitbreiding van de mogelijkheden van het ondergronds parkeren. Willen we de deelgemeenten leefbaar houden, dan moeten we bijvoorbeeld werk maken van het winkelparkeren en meer en meer ook van het bewonersparkeren.

Met dit in het achterhoofd zijn we volop bezig met een nieuw mobiliteitsplan voor te bereiden. Dit doen we niet met de natte vinger. Om met kennis van zaken openbare inspraak te organiseren verzamelen onze diensten nu de nodige gegevens. De evaluatie van het mobiliteitsplan wordt de mogelijkheid om hier met zijn allen over te debatteren. Het is met inspraak dat we er moeten geraken. Gelukkig zijn er veel bewoners met een welgevormde mening.

Mijn wekelijkse spreekuren blijven daarvoor interessant. Zo blijft mij het pleidooi van een dame bij die vroeger in Hasselt woonde en nu al tiental jaren een fiere inwoner is van onze stad. Ze smeekte mij om niet toe te geven aan Unizo en De Lijn. De vorige burgemeester had haar immers uitgelegd dat een meer verkeersluw centrum niet mogelijk was omdat de middenstand en De Lijn tegen waren.

28

Ondertussen is Brugge zowat het enige toeristisch centrum in de wereld waar de auto's nog alle dagen de hele dag door tot in het centrum rijden, waar toeristen in hun auto hun weg zoeken op de Burg of op de Markt. Willen we een ander plaatje realiseren, dan mogen we niet toegeven aan de korte termijn visie van de winkelier en mogen we niet toegeven aan de omzetedruk bij De Lijn.

De Lijn moet je wellicht een ander decretaal kader geven. Op dit vlak is er werk te verzetten in het Vlaams parlement. Nu kunnen we als gemeente amper beslissen over een bushalte. Desondanks zijn we volop met De Lijn in gesprek om te kijken hoe we dezelfde dienstverlening kunnen verzoenen met minder grote bussen in de binnenstad.

Terwijl we de Steenstraat herstellen en de Geldmuntstraat vernieuwen, zoeken we de mogelijkheid om in goede verstandhouding het bus-systeem te wijzigen. Dit moet lukken.

Brugge staat er echter niet alleen voor. In ons bestuursakkoord staat dat we ons meer dan in het verleden openstellen voor samenwerking met andere steden en gemeenten. Ondertussen ben ik voorzitter van het Burgemeestersoverleg van de regio Brugge. Brugge wil zich opstellen als trekker voor de regio. We nemen ook deel aan het burgemeestersoverleg van de centrumsteden. En in 2013 zijn we ook gestart met een burgemeestersoverleg van de vijf kunststeden in Vlaanderen. We werkten al toeristisch samen, we willen nu ook cultureel samenwerken.

Ook op het vlak van mobiliteit staan we open voor de ervaringen van anderen. Zo hebben we van Deinze geleerd dat we als stad creatief

kunnen omspringen met het Blue Bike systeem van de NMBS. Dat systeem voorziet huurfietsen in de stations. Deinze kwam met het idee om de huur voor haar burgers te betalen waardoor er minder verkeer en files van pendelaars van en naar de trein zijn. Brugge heeft dit systeem nu ook ingevoerd. Honderden burgers gaan nu 's avonds gratis met de fiets naar huis en brengen die 's morgens terug naar het Station. Voor hen geen parkeerproblemen, voor het verkeer minder file, voor de lucht in Brugge zelfs een verademing. We zijn dus niet te beroerd om ook te leren van kleinere steden in eigen land.

Ook in het buitenland valt er te leren. Wie al veel buitenlandse steden heeft bezocht, weet dat ze kampen met dezelfde uitdagingen: hoe ervoor zorgen dat een stad met veel bezoekers terug leefbaar wordt. Toen ik twee jaar geleden sprak over mijn droom om kleinere bussen in de binnenstad te laten rijden, kreeg ik van Bruggelingen spontaan hun vakantiefoto's van kleinere bussen in grotere steden dan Brugge. We kunnen dus ook veel leren uit internationale contacten. Brugge is een stad in de wereld. Daarom stellen we ons als stadsbestuur nu ook open voor buitenlandse samenwerking. Op museaal vlak deden we dat al in Hanze-verband. Maar er zijn nog veel andere mogelijkheden. In 2013 gingen we dan ook in op een uitnodiging voor een bezoek aan de Franse stad Dijon. Brugge had het jaar voordien een tentoonstelling opgezet rond de beeldhouwwerken 'De Treurenden' die Dijon in bruikleen had gegeven tijdens werkzaamheden aan hun museum. De Treurenden gingen terug naar Dijon, het museum daar werd heropend en de stad Dijon riep voor die gelegenheid alle steden van het vroegere Bourgondische rijk samen. Dijon is een stad die dankzij zijn burgemeester-senator met veel nationaal geld niet alleen zijn gebouwen liet restaureren maar die ook door samenwerking binnen de regio een heel sterk openbaar vervoersnet heeft uitgebouwd, verkeersluwe winkelstraten, en fietsverhuur heeft ingevoerd met als sluitstuk een gratis permanente shuttle van kleine bussen in de kern van de stad. In Brugge moeten we durven zoals overal elders. We kunnen veel leren van gelijkaardige steden. Dijon heeft 170.000 inwoners, Brugge telt 117.000 inwoners en veel meer toeristen.

Het voorbeeld van Dijon is des te interessanter omdat ook daar een verhaal geschreven werd van niet alleen hulp vanuit Parijs, maar ook van regionale samenwerking. Ook in andere landen hebben gemeenten niet alles te zeggen. De gemeenten die samenwerken met andere gemeenten en andere bestuursniveaus geraken echter verder. Des te gemotiveerder zijn we de afgelopen maanden bezig geweest om te zoeken hoe we in het Brugse nog beter kunnen samenwerken. Voor het burgemeestersoverleg van de kustgemeenten, het burgermeestersoverleg van de Brugse regio en het burgemeestersoverleg van de centrumsteden maken we tijd vrij. Maar ook internationaal zoeken we de samenwerking op. Zo spannen we ons in om op klimaatvlak aan te sluiten bij de Convergence of Mayors. En zelfs op vlak van welzijn, met name als dementievriendelijke gemeente, wisselen we ervaringen uit, bijvoorbeeld met de stad York in het Verenigd Koninkrijk.

Overigens is Brugge een sterk merk. Veel gekroonde en niet gekroonde hoofden van andere landen komen er graag langs. Dit weet ik nog van toen ik in juli 2001 het Belgisch Europees voorzitterschap als minister van toerisme kon starten. Geen enkele minister stuurde een vervanger. Ze kwamen persoonlijk... omdat het in Brugge was.

In iets oudere boeken over stadsvernieuwing verwijst men soms naar het trendsettend “structuurplan van 1976”. Dit is lang geleden. Tijd om opnieuw ambitieus te zijn. Maar dit kan maar lukken als niet alleen het college een groep vormt, maar als ook de bevolking over de toekomst wil nadenken en die wil realiseren. Vandaar dat we onder de noemer “de Toekomst van Brugge” een voorstel van nieuwe samenwerking tussen bestuur en burgers hebben opgesteld.

Brugge heeft al een sterke traditie inzake inspraak bij wegwerkzaamheden. De voorstellen van het stadsbestuur worden afgetoetst bij de plaatselijke bewoners en gebruikers. Nu willen we nog een stap verder gaan. We hebben een systeem, een werkwijze op punt gesteld om de ideeën van de burgers kenbaar te maken bij het bestuur. We hebben de traditie om de ideeën van het bestuur voor te leggen aan de bewoners, nu keren we het ook om: de ideeën van de bewoners worden getoetst

en voorgelegd aan het bestuur. Dit is wat we doen onder de noemer “de Toekomst van Brugge”. In vele andere buitenlandse steden bestaat er ook zo’n systeem van ruime inspraak.

We roepen ook de hedendaagse kunst als hulp in. Want wat is kunst anders dan de werkelijkheid eens met verbeeldende ogen te bekijken waardoor we anders kunnen denken, waardoor we de toekomst beter (in)zien. Brugge is een stad die rijk aan kunst is. Je vindt er alles. Het cultuurbeleid baseren we – zoals destijds aangekondigd – op het nog beter verkopen en het nog beter samenwerken van de verschillende actoren. Niemand zit immers te wachten op mijn inzichten inzake de Vlaamse Primitieven, theater of klassieke muziek. Wel wil ik helpen om ook in Brugge hedendaagse kunst op het menu te zetten.

31

In voorbereiding van de Triënnale, werkt nu iedereen die bezig is rond beeldende kunst samen. Het onderwerp van de Triënnale dat ze voorstellen, bundelt alles ineen: visie op stadsontwikkeling, inspraak en kunst.

De eerste editie van de Brugge Triënnale vindt plaats van 20 mei tot 18 oktober 2015. We vertrekken van het fictieve idee dat de vijf miljoen toeristen die jaarlijks Brugge bezoeken er in 2015 ook effectief blijven wonen. Net als in een verhaal stelt de Triënnale de vraag ‘Wat als...?’ en brengt de kunstwerken en persoonlijke verhalen van kunstenaars en publiek met elkaar in verband. Zo kunnen bijvoorbeeld bezoekers in 2015 burger worden van deze imaginaire megapolis en zelf bepalen hoe de ideale stad er voor hen kan of moet uitzien. Ondertussen kwamen al tientallen kunstenaars op verkenning naar Brugge. Brugge blijft ook voor hen een aantrekkelijke inspiratiebron.

Hoofdstuk 5

Naar een nieuwe organisatie

Willen we alles realiseren dat in voorbereiding is dan hebben we nood aan een goede organisatie. Brugge als stadsbestuur kan steunen op bijna 1800 werknemers. Het is zij die uiteindelijk uitvoeren waar wij van dromen. Ook intern proberen we het werk anders te organiseren.

Daarom dan toch ook even een wandeling binnen in het stadhuis. **'Brugge-Museum' zijn de eerste woorden die je ziet als je door de glazen deur het stadhuis binnenstapt.** Officieel is het stadhuis in Brugge sedert enkele jaren ook museum. Het stadhuis maakt samen met andere gebouwen in de stad deel uit van wat wij sindsdien het Brugge-Museum noemen. Zoals vele andere steden hebben we nu ook een stadsmuseum. Een museum waar de geschiedenis van de stad wordt getoond. Sindsdien worden niet enkel voor het Groeningemuseum en het Hospitaalmuseum Vlaamse subsidies betaald, maar ook voor het Brugge-Museum. In de toekomst zouden we voor een definitieve Vlaamse erkenning moeten kunnen zorgen. Werk in Brussel op dit punt.

Maar van het stadhuis een volledig museum maken mag nu ook niet de bedoeling zijn. Iedere morgen word ik alvast herinnerd aan het om de hoek loerend dreigend cliché dat Brugge een museum is. Tussen de toeristen baan ik mij een weg naar kantoor. Toegegeven, het gebeurt ook al eens dat een groep leerlingen roept: "Kijk, de burgemeester!". En dan laat ik mij gewillig fotograferen. Ook als burgemeester blijf je ijdel (zie functionele ijdelheid, in 'Met Goesting', 2012)

Op weg naar mijn werkplek hoor ik nogal wat commentaren. Soms vragen toeristen zich luidop af of dat nu Napoleon is op zijn paard als ze het grote schilderij in de hal zien. Of zo stond voor de buste van Achille Van Acker die ene Amerikaan (zo zag hij er uit, zo klonk hij ook) die naar zijn echtgenote riep en wenkte: "Look, Einstein".

34

De dag dat ik een groep toeristen in mijn kantoor in mijn dossiers zag snuisteren heb ik toch de diensten opgeroepen om het circuit van het museum iets beter af te bakenen. Dat bleek nodig. Terwijl men de toegang naar de kantoren van de stadssecretaris en de burgemeester aan het afzetten was, wandelde een man met een plasticen winkeltas doodleuk langs ons heen. We hielden hem tegen. Tot zijn verwondering. Het was een 'Hollander' die zei dat hij telkens hij naar Brugge kwam de gewoonte had om ook 'daar' een boodschap te doen. Hij wees naar het toilet van de burgemeester dat bij koninklijk bezoek afgesloten wordt ten behoeve van koning en koningin.

Het kantoor van de burgemeester is achteraan in de hoek van het gebouw. Met een mooie tuin, net naast de conciërgewoning van de Heilig-Bloedkapel waar schrijver Pieter Aspe ooit woonde. In de tuin bevindt zich een aanlegsteiger waar bootjes met genodigden kunnen aanleggen. Veel tijd om weg te dromen is er echter niet. Op mijn eerste werkdag op 2 januari 2013 zat ik nog niet helemaal neer of men stopte mij al een paar gekleurde kaften papier in mijn handen. Tussen de papieren staken de brieven die de burgemeester moest ondertekenen. Het was blijkbaar de bedoeling dat ik uit de papieren de originele brieven viste.

Omdat ik graag weet wat ik onderteken, heb ik dan maar de 'signataire' in het stadhuis ingevoerd. Een map met "links de uitleg en de dubbele exemplaren van de brief, rechts de te ondertekenen originele brief." Zo had ik het ook als minister geleerd. Zo zie je meteen wat je ondertekent.

Ik vroeg me af waarom ik zoveel brieven moest ondertekenen. Men verwees mij naar het gemeentedecreet. Zo moet volgens de Vlaamse

wet op de gemeenten, het zogenaamde gemeentedecreet, iedere brief in naam van de stad getekend worden door de secretaris en de burgemeester. Interpreteer je dit letterlijk dan houd je aan het ondertekenen een volle dagtaak over.

Mijn voorganger ondertekende zowat alles. De stadssecretaris raadde mij aan – zeker in het begin – dit ook te doen. “Zo leer je het systeem kennen.” Oudere collega-burgemeesters zeggen “Blijven tekenen, dit is controle”. Wat ze in Antwerpen en Gent niet doen. En wat ik denk dat wij ook niet moeten doen. Het is tijd dat Brugge zich opstelt als een stad van 117.000 inwoners en 1.800 werknemers. Volgens mij lieg je jezelf voor als je denkt dat je de baas bent door alle brieven zelf te tekenen. Ik heb mij de eerste maanden dan ook beziggehouden met te leren wat ik niet meer zelf moet tekenen. Toegegeven, ik heb ondertussen veel bijgeleerd. De stadssecretaris had gelijk.

35

Als ‘nieuwe’ burgemeester en met mijn bestuurservaring bij andere overheden op zak, bekijk ik ingeburgerde procedures met andere ogen. Bepaalde handelswijzen bleken inefficiënt tot zelfs een beetje absurd te zijn. De macht der gewoonte is soms een raar ding. Zo ligt het bijvoorbeeld decretaal vast dat de beslissing van beroep tegen een ‘parkeerboete’ aangetekend moet meegedeeld worden aan de burger. Dit is nodig omdat vanaf de ontvangst van de brief een nieuwe beroepstermijn begint te lopen. Bij kwijtschelding kreeg men echter ook een aangetekende brief. Met andere woorden, wie goed nieuws kreeg - wie de boete dus niet meer hoefde te betalen -, moest wel naar de post lopen om zijn aangetekende brief af te halen. Het goede van het nieuws was er al grotendeels af na alle stress en tijdverlies die een aangetekende brief veroorzaakt. Dit hebben we dan maar afgeschaft. Goed nieuws versturen we tegenwoordig per gewone brief.

Ondanks mijn ervaring als Vlaams én als Belgisch minister was het even schrikken van de manier waarop ik als burgemeester niet alleen overladen werd met brieven tekenen, maar ook met het nemen van zowat alle beslissingen.

Iedere week bleek een wedren tegen de papierstroom. De eerste halte was het typische Brugse 'pre-college' op woensdag: de burgemeester besprak alle dossiers (van bestelling van broodjes tot de allerindividueelste bouwvergunning) met de stadssecretaris en ieder diensthoofd dat elke woensdag ter beschikking moest zijn. Dossiers die deze vergadering overleefden, werden doorverwezen voor definitieve formele beslissing naar het schepencollege op vrijdag.

36 | Aangezien ik mij voorgenomen had om het college als groep te laten werken - een beetje zoals een regering - heb ik vanaf het begin dit 'pre-college' vervangen door een soort 'agendacomité'. Op het agendacomité schatten de stadssecretaris en een kabinetsmedewerker van elke coalitiepartner de dossiers op hun techniciteit en politieke gevoeligheid in. Op het schepencollege enkele dagen later worden dan de dossiers besproken waaromtrent de medewerkers de knopen niet direct durfden of konden doorhakken. Met andere woorden: we proberen nu te werken als een regering waar de ministers meer tijd nemen voor de grote lijnen en knelpunten. Eigenlijk bevorderen we het onderscheid tussen beleid (de grote lijnen die de politici moeten uitzetten) en het bestuur (het uitvoeren van het beleid door de administratie). Overigens vergadert het schepencollege niet meer op het einde van de week, maar in het begin van de week. Niet meer op vrijdagvoormiddag, maar op maandagnamiddag. We starten dus de week met de beslissingen terwijl het vroeger anders was.

De nieuwe adjunct-stadssecretaris die voordien directeur bij de Stad Roeselare was, vertelde mij dat burgemeester Luc Martens net dezelfde oefening maakte. Ook hij probeerde 'Brusselse' werkwijzen te introduceren toen hij na zijn ministerschap burgemeester werd. Hij herleidde het aantal dossiers tot één derde waardoor meer mogelijkheden voor debat en gezamenlijke besluitvorming ontstonden. Voor sommige schepenen die al in het college zaten, is deze nieuwe werkwijze ook even wennen.


Deze manier van werken betekent ook een anders georganiseerde en anders functionerende administratie. De nieuwe adjunct-stads-

secretaris kwam niet te vroeg. Onze vorige adjunct was sterk in coördinatie van werkzaamheden en tekende eigenlijk het mobiliteitsbeleid van de afgelopen 36 jaar uit. De taak van onze nieuwe adjunct ligt vooral in het domein van personeelsmanagement. Zijn beginrapport was meteen duidelijk. Er is niet één Brugse administratie, maar wel vele gedreven ambtenaren, opgesloten in vele diensten die als eilanden los van elkaar bestaan.

We streven naar een sterke autonome organisatie onder leiding van een echt managementteam. Het schepencollege kan de beleidslijnen uitzetten, de administratie levert bijstand uit expertise en staat in voor de uitvoering.

37

Ondertussen werken we ook met extern verzelfstandigde agent-schappen. Dit jaar werden “Brugge Plus” en “Meeting In Brugge” omgevormd tot gemeentelijke vzw’s. De basis werd gelegd voor een stadsontwikkelingsbedrijf. De verandering is alvast ingezet. Gelijktijdig proberen we zoveel mogelijk papier en brandstof te besparen door van top tot basis zoveel mogelijk digitaal te werken. Vanaf juni 2014 kunnen de Brugse schepenen volledig digitaal aan de slag.

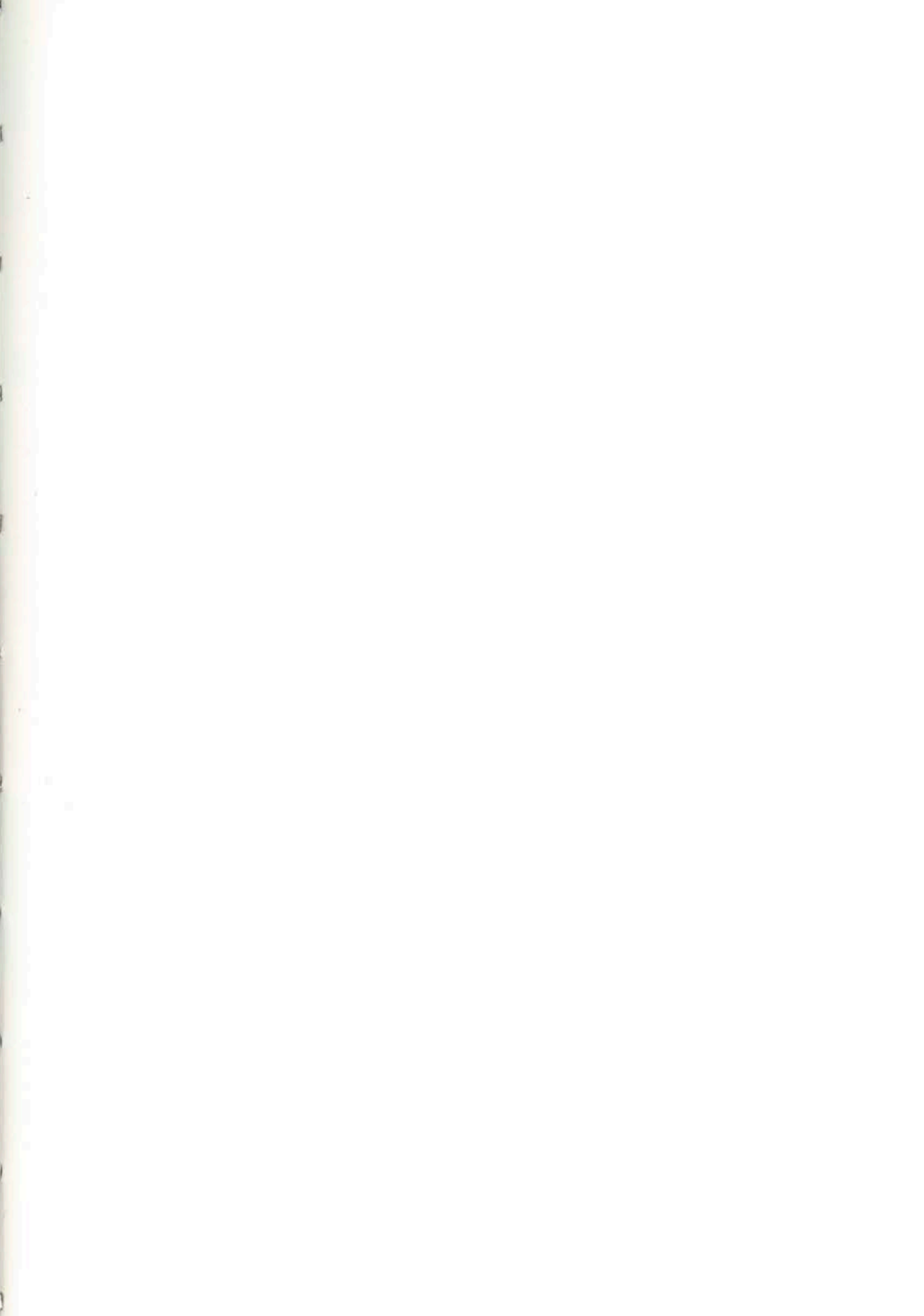


De voorgaande pagina's bieden geen volledig beeld van de afgelegde route of van waar we met de stad heen gaan. Ze geven wel aan in welke richting we stappen zetten.

Er zijn nog andere wegen te bewandelen. Daarover meer in het jaarlijks verslag van de stadsdiensten zelf maar ook, beloofd, in een volgende brief. Regelmatig wil ik wie het wil op de hoogte houden.

Een volgende keer kan ik het dan bijvoorbeeld hebben over hoe we Brugge als sterk merk nog meer willen verzilveren ten voordele van zijn bewoners, over hoe we via 'Handmade in Brugge' plaats willen maken voor de nieuwe, creatieve middenstand, hoe we de binnenstad en deelgemeenten willen vergroenen en een groene gordel rond Brugge willen bewaren, hoe we via internationaal vrachtvervoer en filmbeleid overal Brugge in beeld proberen te brengen, over hoe we met minder belastinggeld meer proberen te doen ... enz.

We laten ons verder kritisch volgen. Beste lezer, aarzel niet om je opmerkingen over te maken. Dit kan via renaat.landuyt@brugge.be, 0475 70 33 79 of via kantoor Landuyt, Zwijnstraat 3 (Beursplein), 8000 Brugge. We schrijven immers samen verder aan het Brugs verhaal.





RENAAT LANDUYT (°1959)
BURGEMEESTER SEDERT 2013
BRENGT IN DEZE BRIEF EEN
PERSOONLIJKE GETUIGENIS
NA DE EERSTE VIJFTIEN
MAANDEN IN HET STADHUIS.