

BRUGGE

Een persoonlijk verslag van drie jaar burgemeesterschap
en een blik vooruit

MEEMAKEN



RENAAT LANDUYT

Eerste druk december 2015

Realisatie: Media Luna

Verantw. uitgever: sp.a Brugge

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!

BRUGGE MEEMAKEN

DANKWOORD	3
INLEIDING “HOE IS HET MET DE GOESTING?”	4
HOOFDSTUK 1 DRIE JAAR GENIETEN	7
HOOFDSTUK 2 NIEUWE STAD IN DE STEIGERS	17
HOOFDSTUK 3 'T KAN VEILIG EN VLOT VERKEREN	31
HOOFDSTUK 4 MEER DAN EEN STADION	41
HOOFDSTUK 5 ZEEHAVENSTAD	47
HOOFDSTUK 6 HET NIEUWE BESTUREN	55
HOOFDSTUK 7 DE TOEKOMST VAN BRUGGE MEEMAKEN	65
EEN STERK BRUGS VERHAAL	70

DANKWOORD

Mijn grootste dank, na bijna 25 jaar politiek bedrijven, gaat uit naar de vele vrijwilligers van sp.a, zeg maar de militanten die door weer en wind zich altijd uitgesloofd hebben om mij te helpen mensen te overtuigen. Mijn kiezers dank ik dan ook meteen voor hun vertrouwen. Ik hoop dat ze het zich nog niet beklagen. Alle andere Bruggelingen wil ik overtuigen dat wat we doen, we doen voor alle Bruggelingen. Hopelijk heb ik met mijn daden al menig vooroordeel kunnen weerleggen.

Ik dank ook mijn collega-schepenen voor de samenwerking, voor de doorbraken in veel dossiers. Brugge besturen doen we samen. Dat ik na drie jaar een persoonlijk verslag maak, wil niet zeggen dat het werk niet mee de verdienste is van Dirk De fauw, Boudewijn Laloo, Franky Demon, Frank Vandevoorde, Philip Pierins, Hilde Decler, Jos Demarest, Martine Matthys, Mieke Hoste en Annick Lambrecht.

Op 31 juli 2015 waren er 1.519 stadsmedewerkers aan de slag. Ze allemaal opnoemen, is onmogelijk. Ze verdienen allemaal onze dank. En uiteraard ook de vele medewerkers van OCMW, brandweer en politie. Achter de coulissen van de stad wordt hard gewerkt.

INLEIDING

“HOE IS HET MET DE GOESTING?”

In het boekje ‘Met goesting’, geschreven vóór de verkiezingen van oktober 2012, maakte ik de balans op van mijn 20 jaar politiek bedrijven in Brussel. Ik zette ook de krijtlijnen uit van het beleid dat ik graag in Brugge wilde voeren.

Nu, drie jaar later, kijk ik graag even terug naar drie jaar burgemeesterschap en blik ik meteen ook even vooruit naar de komende drie jaar.

Op het ponton op de Brugse reien, op de vele terrasjes verspreid in de stad, in het Urb Egg café en op nog vele plaatsen in Brugge werd ik herhaaldelijk vriendelijk geplaagd door Bruggelingen: “En, burgemeester, hoe is het met de goesting?”.

Toen dacht ik, ja, hoe is het eigenlijk met die goesting? Die is gewoon groter geworden. Het idee ontstond bij mij dit persoonlijk verslag te maken. Zeg maar, een persoonlijke tussenbalans.

De bedoeling is niet alle dossiers en beslissingen van de afgelopen jaren op te sommen. Ik wil mijn manier van werken uitleggen. Niet enkel vóór de verkiezingen, maar ook tijdens de

bestuursperiode wil ik open kaart spelen. Politiek is een raar ding. En, toegegeven, het zit mij na 25 jaar wel in de vingers. Reden te meer om mijn ervaring en goesting ook door te geven.

Ik start met de sfeer van de Brugse zomer 2015. Urb Egg café aan de oude haven op de site van de Gistfabriek, het ponton van Atelier Bow-Wow op de reien langs de Lange Rei,... Die sfeer, weet je wel. De Triënnale Brugge 2015, het grootschalig evenement rond hedendaagse kunst en architectuur, gebruik ik als symbool voor de nieuwe sfeer in de stad. De Triënnale is tijdelijk, maar Brugge is eeuwig. Wat niet wil zeggen dat we met respect voor het verleden de toekomst van Brugge niet in handen nemen.

Veel werkzaamheden zijn beslist. Ik geef u een opsomming van alle dossiers die jarenlang wachtten op een definitieve beslissing. De opsomming is misschien niet volledig. Belangrijk vond ik de manier van werken zo goed als ik kan uit te leggen. Maar bovenal wil ik onderstrepen dat we samen, bestuurders en bewoners, ons Brugge maken.

Zoals drie jaar geleden stel ik voor samen verder een sterk Brugs verhaal te schrijven. Samen creëren en recreëren is 'Brugge meemaken'. Samen goesting hebben er iets van te maken en te genieten. Kortom, Brugge samen maken en meemaken.

De tekst kunt u als één geheel lezen of ieder hoofdstuk afzonderlijk, zoals het u past. Het is geen volledige opsomming, het is een persoonlijk verslag van een wijze van aanpak.

Renaat Landuyt
Burgemeester van Brugge

Zondag 13 december 2015

HOOFDSTUK 1

DRIE JAAR GENIETEN

DE TRIËNNALE, DRIE JAAR CULTUUR EN TOERISME

“NIETS VAN AANTREKKEN”

“Niets van aantrekken, het resultaat is ok.” Dit waren de deugddoende woorden van een man die mij een schouderklop gaf toen ik mij door de drukte – tijdens de opening van de Hedendaagse Kunst en Architectuur Triënnale Brugge 2015 – naar het ponton begaf. Daarmee veegde hij alle achterklap, natrappen en tegenwerken van de maanden voordien met één klopje van tafel. Het resultaat mocht inderdaad gezien worden. Het Japanse Atelier Bow-Wow had een pracht van een eenvoudig Canal Swimmer’s Club op de reien aan de Carmersbrug geplaatst. Toegankelijk, sympathiek, eenvoudig en toch speciaal.

Zo begon op zondag 24 mei 2015 een lange zomer in Brugge. Jong en oud konden tot in september genieten van zowel de zon als het water in het hartje van onze historische stad, Brugge. Zowel de toeristen als de inwoners genoten.

Andere kunstwerken van deze eerste Brugse Triënnale van hedendaagse kunst op het publieke terrein waren even toegankelijk. Je kon er letterlijk in- en opkruipen.

De boodschap sprak niet enkel de internationale kunstwereld aan.

Het leuke aan de Triennale was dat ze veel Bruggelingen bijeenbracht. Veel Bruggelingen samenbrengen blijft belangrijk. Ook om samen over onze stad te denken en te plannen. De toekomst maken we samen. Nu en straks.

De geselecteerde kunstenaars nodigden uit tot participatie. De kunstenaars speelden met hun ontwerpen in op beleving van de stad. De boomhutten van de Japanse kunstenaar Tadashi Kawamata maakten van het Begijnhof nog meer een plaats voor poëtische inkeer. Kinderen konden spelen in de reusachtige bonsaisculptuur die gemaakt was met ramen uit gesloopte Chinese woningen van de kunstenaar Song Dong, terwijl hun ouders konden reflecteren over het bewaren van oude gebouwen bij ons en het afbreken van huisjes in China. Op de Markt stonden bewoners en bezoekers op een rij om binnenin het kunstwerk 'Diamondscope' de Halletoren anders te bekijken. De spiegels belichtten de Markt van ongekende invalshoeken. Het drijvend ponton van het atelierbureau Bow-Wow, zeg maar de Canal Swimmer's Club, groeide uit tot een nieuwe ontmoetingsplaats voor Bruggelingen. Wandelen op de reien, wie had daar ooit aan gedacht? Het Urb Egg café toonde ons een deel van een voormalige havensite dat zowaar uit het collectief geheugen verdwenen was. Voor het eerst sinds lang konden we aan de rand van de binnenstad weer haventrafiek op het water bekijken. Met meer dan één inwoner heb ik staan praten over stad en haven terwijl we de schepen vanop het terras van het Urb Egg café de sluis zagen binnen manoeuvreren. Allemaal perfecte aanleidingen om na te denken over de evolutie van onze stad.

Het is altijd mijn overtuiging geweest dat in Vlaanderen het cultuurbeleid heel dicht bij het toeristisch beleid moet aanleunen en omgekeerd. Voor het toeristisch beleid betekent dit mikken op nog meer kwaliteit. Meer samen doen en dan het resultaat tonen. De stad en de streek nog boeiender maken

zowel voor de bewoner als voor de bezoeker. En eigenlijk ervoor zorgen dat de stad of de streek nog boeiender wordt voor de bewoner en dus ook voor de bezoeker.

De Triennale kan het nieuw cultuur toeristisch product bij uitstek genoemd worden.

Voor Brugge is het cultuur- en toerismebeleid essentieel. Niet louter economisch, maar ook voor het leven op zich. Wie in Brugge geboren is, komt er ooit terug. Wie er komt wonen, wil nooit meer echt weg. Bij het besturen van een stad zoals Brugge kan men niet voorbij gaan aan het cultuur- en toerismebeleid. In tegenstelling tot vele andere steden – en vele andere beleidsmakers – zijn we als bestuurder er niet op uit om steeds maar weer nieuwe bewoners aan te trekken om zoveel mogelijk de bevolkingscijfers te doen stijgen.

Dit lijkt me niet het juiste doel te zijn. Voor mij is het evident dat het erop aan komt zoveel mogelijk Bruggelingen een gelukkig leven aan te bieden.

De stad moet de juiste voorwaarden creëren om er gelukkig te kunnen leven. Bruggelingen zijn er voor gekend bijzonder trots op hun stad te zijn. De ultieme doelstelling is dan ook het geluk hoog te houden.

Als men dus vraagt waarom ik het doe, dan is voor mij het antwoord eenvoudig: voor zoveel mogelijk geluk.

En dit hoeft niet altijd met grote projecten te zijn. Het geluk zit soms in de kleine dingen, in een klein hoekje, zeg maar... op een klein terrasje, bijvoorbeeld.

We vergeten vlug. Drie jaar geleden was het in Brugge verboden in de zijstraten op brede stoepen een paar stoelen en tafels voor een café of restaurant te plaatsen. Nu laten we dit – waar de veiligheid niet wordt aangetast – toe. Het was een Brusselse vriend die mij erop wees. Hij kwam na drie jaar terug in

Brugge. “Ik vroeg mij af vanwaar die nieuwe sfeer? Tot ik mij realiseerde dat het de mensen op de vele terrasjes waren”, zei hij. Zodra het kan zijn er mensen die graag buiten keuvelen. Deze kleine maatregel kostte niet veel geld, maar bracht wel veel op. Niet alleen voor de uitbaters, maar ook voor de Bruggelingen die de zijstraatjes kennen.

Een paar stoelen en tafeltjes op straat kunnen wonderen doen. Deze eenvoudige ingreep geeft meer sfeer, meer gezelligheid. De stad komt op die manier meer tot zijn recht. Met respect voor het erfgoed – dat we met hand en tand verdedigen, vergis u niet – brengen we meer leven in de stad.

GENOEG TOERISTEN?

Het thema van de Triënnale raakte een gevoelige snaar. De uitgenodigde kunstenaars kregen van ons de vraag: wat als die vijf miljoen jaarlijkse bezoekers beslissen hier te blijven? Hoe zullen we dan omgaan met de schaarse ruimte? Hoe zien jullie dit? Wat zal er dan gebeuren?

Vandaar de verrassende constructies op verrassende plaatsen. Dat het gevoelig lag, ervoeren we meteen toen er een constructie op de Langerei werd neergepoot. Waar buurtbewoners eerst nog bezorgd toekeken, geraakten ze dag na dag meer gerustgesteld. De meesten werden zelfs enthousiaste pleitbezorgers. Een enkele inwoner hing een zwarte vlag uit, in tegenstelling tot de vele affiches van de Triënnale die bij de meeste burens uithingen. Oudere bewoners herinnerden zich de tijd van SOS Brugge, toen veel Bruggelingen de bezoekers als een overlast beschouwden.

Toeristen aantrekken is hoe dan ook nu niet de zorg die je moet hebben in Brugge. De bezorgdheid is vooral omgekeerd: zullen er niet te veel bezoekers in groep – je weet wel die mensen die achter een bordje of paraplu in de lucht lopen – even in en uit de stad komen?

Brugge is enkel aantrekkelijk voor bezoekers als de Bruggelingen het zelf aangenaam vinden om er te wonen. Dit is mijn hoofdstelling en meteen mijn hoofdzorg.

Toerisme is voor Brugge een heel belangrijke economische troef. Economie is echter niet belangrijker dan het leven in Brugge. Het is goed voor ogen te houden dat de stad geen exploitatieruimte is, maar een leefruimte. Het welzijn van de Bruggelingen wordt mee bepaald door het florerend toerisme, maar massatoerisme kan het leven in de stad ook onmogelijk maken.

Het is dus niet de bedoeling nog meer toeristen aan te trekken, maar wel de stad Brugge zo aantrekkelijk mogelijk te houden voor de bewoners en dus ook voor de bezoekers. Dit evenwicht mogen we nooit uit het oog verliezen. Dit verklaart meteen de accenten van het huidig toeristisch beleid.

Cultuurtoerisme is voor Brugge het voornaamste. Brugge is cultuur-historisch een sterk merk. Daar moeten we bewust op inzetten. Zo bespelen we oude en nieuwe toeristische markten. Cultuur is ons belangrijkste toeristisch product. Zo zijn en blijven onze musea het eerste en het voornaamste toeristisch handelsmerk. Dit mogen we niet vergeten. Het is daarop dat we inzetten.

Toen ik in 1999 als minister van Toerisme begon, kon ik vaststellen dat Brugge het zich permitteerde zeer passief aanwezig te zijn op internationale beurzen en fora. Deze tijd is voorgoed voorbij. Nu zetten wij in op een meer actieve aanwezigheid op internationale beurzen. Uit ervaring weet ik dat dit zijn vruchten afwerpt. De meest gemotiveerde cultuurtoerist is uiteindelijk de meest consumerende toerist.

De laatste jaren laten we Toerisme Brugge nu zelf rechtstreeks contact onderhouden met de buitenlandkantoren van Toerisme Vlaanderen. We voeren een actieve buitenlandse promotie gericht op kwaliteit. We zoeken de toerist met de betere smaak

in alle betekenissen van het woord. En we vinden die ook. Overigens werken we binnen Vlaanderen actief samen met de andere kunststeden. We werken nauwgezet mee aan de collectieve versterking van de Vlaamse steden. Wie nu bijvoorbeeld in de luchthaven van Zaventem of Brugge-Oostende landt, ziet onmiddellijk de reclame voor de vijf kunststeden van Vlaanderen.

De laatste jaren komen er meer toeristen van cruiseschepen Brugge bezoeken. Dat is goed, maar kan ook gevaarlijk zijn. Het vlug platlopen van de straten en dan terug het schip op, is dus iets wat we eigenlijk niet zo graag hebben. Hop on hop off. Begin 2015 was ik in Miami – de wereldhoofdstad van de cruises – om op een beurs de nodige contacten te leggen. Contacten die deuren openen. Binnenkort start de bouw van een nieuw kantoorgebouw van de firma Artes waarin zich een eigen Brugse cruiseterminal zal bevinden. De bedoeling is dan dat ook vanuit Zeebrugge, de Zeehaven van Brugge, cruises vertrekken. Dit geeft ons de mogelijkheid om in Zeebrugge Zeehaven een dienstverlenende sector uit te bouwen. Daarenboven is het de bedoeling aanmerende toeristen niet enkel Brugge, maar ook andere steden in Vlaanderen te laten bezoeken. Allemaal vlug even naar Brugge en terug hoeft voor ons echt niet.

Ook voor filmopnames in Brugge zijn we strenger geworden. Te vaak werden straten of pleinen afgesloten omdat één of ander buitenlands productiehuis een middeleeuwse sfeer in zijn film nodig had. Dit hebben we stopgezet. Komt Brugge niet als Brugge in beeld, dan interesseert het ons niet. Sommige productiehuizen hebben de gewoonte aan steden een bijdrage te vragen omdat ze de stad als achtergrond gebruiken. Bij ons gaat dat niet op. Wij zeggen hen dat ze blij mogen zijn dat wij geen vergoeding aan hen vragen om in onze stad te mogen filmen. Zo maken we Brugge op de filmmarkt exclusiever. Wij geven alleen nog ons akkoord als er met de film een volwaardige promotie voor de stad kan worden gevoerd. De Indiase Bollywoodfilm PK, die in 2013 voor een

deel in onze stad werd opgenomen, levert ons een duidelijke meerwaarde op. De repetities voor de film gebeurden in Venetië, de echte opnames vonden plaats in Brugge. De Indiërs uit het Verenigd Koninkrijk en uit de rest van de wereld willen na het bekijken van de film Brugge met eigen ogen zien, er verblijven en er uiteindelijk ook consumeren. Op die manier scheppen we variatie in ons toeristisch publiek. We klimmen steeds hoger in de ranglijstjes van diverse toeristische magazines. Brugge staat er mooi te pronken tussen wereldsteden als Rome, Barcelona, Parijs en andere.

Via de vzw Meeting In Brugge stellen we ons op als een stadsbestuur dat actief meezoekt naar zakenklanten die hier een congres willen organiseren. Vandaar dat we niet langer wachten op privé-initiatief voor congresfaciliteiten. Onze Beurshal willen we heel binnenkort vernieuwen en omvormen naar een gebouw dat geschikt is voor binnenstedelijke beurzen en meteen ook geschikt is voor binnenstedelijke congressen.

Ook Triënnale Brugge paste in de strategie van de diversifiëring van het publiek. Vanuit alle werelddelen kwamen er nieuwe bezoekers om naar de kunstwerken in een Europees historisch kader te komen kijken. Internationale kunst- en architectenbureaus aarzelden niet een project te realiseren in Brugge: zo waren onder meer Atelier Bow-Wow (Japan), Studio Mumbai (Indië) en Song Dong (China) naast diverse Europese kunstenaars graag aan het werk in Brugge. Dit bracht nieuwe kunstliefhebbers, nieuwe toeristen naar de stad.

CULTUUR IS GEEN LUXE

De Triënnale was natuurlijk ook belangrijk op zuiver cultureel vlak. Kunst op straat opende ogen én maakte kunst toegankelijk voor iedereen. In tijden dat in Vlaanderen bespaard wordt op cultuur, kwam Brugge met een nieuw product. Toegegeven, in Brugge is investeren in cultuur investeren in de economie. We leven van bezoekers. Veel toeristen komen voor de cultuur.

Maar ook voor cultuur is het criterium de tevredenheid van de Bruggeling. En bijkomend willen we wel iedere Bruggeling overtuigen van het nut van kunst. Kunst laat u op een andere manier kijken naar de wereld. Kunst laat ons anders genieten van het leven.

We hadden een sterk cultuurbeleid en we houden het zo. Alleen op het vlak van samenwerking en op het vlak van promotie wilde ik een versnelling hoger gaan. Ik wil ervoor zorgen dat de bestaande instellingen meer met elkaar samenwerken. Ik wil zorgen dat er meer uitgepakt wordt met de cultuur in Brugge. Mijn slogan is: **'meer samen doen en tonen'**. Het jaarlijkse dansfestival December Dance is daar een mooi voorbeeld van. Het evenement is een samenwerking – en dus geen concurrentie – tussen het Cultuurcentrum en het Concertgebouw. Het is een nieuwe promotie voor onze stad. Cultuur als aantrekkingspool voor bewoners en bezoekers.

Daarom ook de Triënnale Brugge. Dit kunstparcours werd op poten gezet door iedereen die in Brugge bezig was met beeldende kunst en werd gelijktijdig ingeschakeld in een vernieuwde toeristische promotie. Met de Triënnale krijgt Brugge een bijkomende culturele identiteit. Brugge is cultureel bekend om de middeleeuwse, zeg maar Bourgondische schilderkunst, klassieke muziek, hedendaagse dans. We hopen dat we nu ook de bekendheid voor hedendaagse kunst op het publiek terrein aan deze opsomming kunnen toevoegen.

Nu dromen we om de bestaande initiatieven rond literatuur van onder meer de Bibliotheek, het Stadsarchief, de Musea en het Cultuurcentrum te groeperen. Kortom, we pakken uit met een literair festival onder de naam 'BRU-taal'. En ondertussen werken de Musea aan de tentoonstelling 'De kunst van het recht' en zetten we al de nodige stappen voor de Triënnale Brugge 2018.

Met alle Brugse culturele actoren zit ik geregeld samen om te kijken waar we elkaar voor het 'doen en tonen' nog kunnen

versterken. Zo werken we aan een gezamenlijk tweejaarlijks muziekfestival om ook de ‘muzieklijn’ binnen ons cultuurgegeven nog sterker in beeld te brengen. December Dance krijgt een vaste structuur van samenwerking tussen Cultuurcentrum en Concertgebouw. Het Concertgebouw zelf is ondertussen eindelijk erkend als grote Vlaamse culturele instelling. Terwijl de Vlaamse regering bespaart op cultureel vlak slagen we er toch in zelf niet te besparen en van Vlaanderen ook nog meer erkenning te krijgen.

In Brugge leven is altijd een beetje veel van cultuur genieten. Onze huwelijksjubilarissen krijgen een extra vrijkaart voor Stadsschouwburg of Concertgebouw cadeau. Onze musea en nu ook de privé-musea zijn gratis voor de Bruggelingen. We willen dat alle Bruggelingen van cultuur kunnen genieten.

Om het cultuurbeleid in Brugge nog te versterken, hebben we in het schepencollege het werk verdeeld onder drie leden. Zelf houd ik mij bezig met dit aspect van coördineren en communiceren, samen doen en tonen, dus. Schepen Mieke Hoste concentreert zich op de ondersteuning van de vele verenigingen, het aanzwengelen van de amateurkunsten (wetende dat alle kunstenaars ooit als amateurs zijn begonnen) en zorgt voor een eerlijke verdeling van subsidies en uitleenmateriaal zodat het verenigingsleven voort kan. Schepen Annick Lambrecht zorgt voor een betere spreiding in tijd en ruimte van de vele oude en nieuwe evenementen in ons Brugge dat we voortdurend onderhouden en vernieuwen zoals hierna beschreven.

HOOFDSTUK 2

NIEUWE STAD IN DE STEIGERS

BRUGGE BINNENSTEBUITEN

BRUGGE ONDERHOUDEN

Tijdens een bespreking van een belangrijke investering in Brugge, wees een collega-minister er mij op dat ik als een echte Bruggeling altijd de bijkomende vraag stel: “Hoe zal die fabriek eruitzien?”. Dat vatte ik op als een compliment. Bruggelingen zijn inderdaad specialist in schoonheid. Toen wij enkele jaren geleden een Brugse Bevraging onder de Bruggelingen organiseerden, bleken schoonheid en ‘properheid’ de hoofdzorgen.

Als burgemeester krijg ik vaak brieven en e-mails van toeristen. Soms een klaagzang, soms een lofzang. Zelfs de klagers starten meestal hun brief of e-mail met de opmerking dat ze Brugge zo verzorgd vinden. Vooral dit maakt ons als Bruggelingen trots. Brugge is schoon en we willen het zo houden. En toch ben ik als burgemeester bezorgd. Een toerist kijkt naar omhoog. Naar de daken. Ik kijk ook naar beneden. Naar de stoep, het plankier, weet je wel. En ik maak mij zorgen. Eén of ander Vlaams decreet – zeg maar Vlaamse wet – verbiedt onkruid te bestrijden met pesticiden. Op zich is dat goed. Hoe minder gif in de grond, hoe beter. Maar geen

pesticiden gebruiken, betekent in Brugge veel meer werk voor onkruidbestrijding tussen de voegen van de gevels, de tegels en de klinkers. Stadsmedewerkers hebben mij uitgelegd dat de beste methode om onkruid te verwijderen het gieten met kokend water is. Het werkt, zij het tijdelijk. Herhaling blijkt nodig. Beter is natuurlijk om de voegen tussen de stenen goed te dichten en goed dicht te houden.

Doordat we in de stad met harde stalen borstels veel kuisen en wrijven, worden de voegen stuk of leeg geveegd. Na een paar jaar liggen de stenen scheef en moet uiteindelijk de straat opnieuw aangelegd worden. Om deze spiraal van extra kosten en werken te doorbreken, organiseren we onze diensten anders. Wie instaat voor het onderhoud, moet samenwerken met de Groendienst die onkruid bestrijdt. De Groendienst moet contact hebben met de Wegendienst die verantwoordelijk is voor het herstel van straten. We vragen de diensten om het werk letterlijk op elkaar af te stemmen. Nu spreken we van de cluster 'openbaar terrein' onder leiding van één ambtenaar die op zijn beurt onder leiding staat van één schepen.

Philip Pierins, de schepen van het openbaar terrein, heeft wat mij betreft de belangrijkste taak van het schepencollege. Niets belangrijker dan het onderhoud van de stad. Toen ik in 1994 gemeenteraadslid werd, startten we met sp.a – toen nog SP – onze 'Rode Lopers'. Minstens één keer per maand bezochten we een wijk om bij te leren over de zorgen en wensen van Bruggelingen. Welnu, de hoofdzaak was altijd het voetpad. En aan voetpaden is veel werk. Nu dat ik niet meer in de positie zit om de wensen van de mensen aan te kaarten bij het bestuur, maar wel degelijk in de positie waar beslist wordt welke werkzaamheden eerst aangepakt moeten worden, vergeet ik niet dat het voetpad het belangrijkste blijft. Voorts zult u lezen dat we vele grote projecten en werkzaamheden plannen. Deze grote werkzaamheden betekenen niet dat we de kleine noodzakelijke onderhoudswerken zullen vergeten.

We versterken de mogelijkheden voor de Bruggelingen om kleine ongemakken te melden via het **Meldpunt**. Van zodra een melding binnenkomt, wordt dit naar de juiste dienst doorgegeven en verder opgevolgd. Ik geef hier nog graag even de coördinaten mee: tel. 050 44 80 00, e-mail meldpunt@brugge.be of op de website www.brugge.be. Dagelijks zijn de gemeenschapswachten op stap om ook op hun beurt klein vuil en klein onkruid te melden.

Ondanks de aanwervingsstop vonden we het toch nodig te investeren in extra arbeiders om de kleine ongemakken vlug te herstellen. We noemen het **de vlinderploeg**, als vlinders vliegen ze uit om overal in Brugge sneller de kleine herstellingen te doen.

Niet alle onderhoud hebben we zelf in de hand. De Expressweg, of zelfs de Torhoutsesteenweg, is niet ‘onze weg’, maar in eigendom en beheer van de Vlaamse overheid. Dit betekent dat het onderhoud door de Vlaamse overheid zou moeten gebeuren. Ik zeg ‘zou’ omdat dit niet altijd even secuur gebeurt. De Bruggelingen maken (terecht) het onderscheid niet. Daarom dat we zoveel als mogelijk aandringen en steeds meer contracten afsluiten met de Vlaamse overheid om het zelf te doen. Voor Zeebrugge onderhandelen we momenteel met de Vlaamse administratie en met De Lijn over het noodzakelijk onderhoud van de Kustlaan. Ik erger mij dat het onderhoud beter is in Knokke en Blankenberge. Men doet alsof Zeebrugge geen leefgebied is, maar een industriegebied. Niets is minder waar. Het blijft ons streven om Zeebrugge leefbaar en dus ook schoon te houden.

Propere en onderhouden straten en pleinen dwingen respect af, zorgen voor een beter leven op straat. Kleine ingrepen kunnen de sfeer van de stad enorm veranderen, ten goede komen. Beschouw het als **acupunctuur van de stad**. Kleine elementen die een positieve toon zetten in de stad. Ik had het eerder al over de terrasjes in de zijstraten. U heeft het al gemerkt of niet, maar onder de bomen op de Burg parkeren de

schepenen hun wagens niet meer. We hebben extra zitbanken geplaatst. Dat is niet onschuldig. Dat brengt rust en sfeer. Meer mensen blijven plakken.

Of heeft u al de blauwgrijze fietspompen gezien? Wielertoerist, gewone toerist en Bruggeling kunnen op straat even tussen-door hun banden opblazen. Gedaan met het zoeken naar die fietspomp. Overal verspreid in Brugge vindt u wel een pomp op een straathoek. We zien dat de mensen ze gebruiken. Het verhoogt het comfort van het leven in de stad. Wie niet fietst, maar graag loopt, zal al hebben gemerkt dat we langs de Vesten zeventien nieuwe kilometeraanduidingen in de kleuren van de stedelijke huisstijl op het traject hebben geplaatst. En in de lente van 2016 pakken we ook uit met waterfonteintjes her en der in de stad. De inspiratie van onze gedreven schepen van sport en mobiliteit Annick Lambrecht is op dat vlak grenzeloos.

Misschien hebt u ondertussen gemerkt dat we voor diverse elementen ook gebruik maken van de blauwgrijze kleur van het stadslogo. We zijn niet weinig blij dat ook de toeristische busjes zich hieraan aangepast hebben. Gedaan met de felle gele kleur zoals je in iedere toeristische stad er kan zien. Neen, in Brugge zijn ze blauwgrijs zoals in het stadslogo. Ze stralen de sfeer van Brugge uit.

De komende jaren gaan we nog meer investeren in het schoon houden van straten en pleinen. Voor onze (vele) gebouwen kiezen we voor minder energieverbruik. In het budget is om en bij de 2,6 miljoen euro voorzien voor klimaatinvesteringen, zeg maar grotendeels energievriendelijke investeringen. Het klimaatplan van schepen Mieke Hoste mag immers niet bij woorden blijven. We zorgen niet alleen voor ‘schonere’ stadsvoertuigen (let op de nieuwe styling), ook in onze gebouwen willen we minder energie door de schouwen jagen. Bovenal willen we de gebouwen waarover we echt baas zijn goed onderhouden.

We investeren niet alleen zelf. Vanaf 2016 verhogen we de steun aan de mensen die hun huis extra willen renoveren in de richting van minder energiegebruik. We hebben het budget voor de **renovatiepremies** verhoogd tot een totaal van 1,7 miljoen euro. We passen het reglement zo aan dat meer mensen er een beroep op kunnen doen, zelfs ook als huurder. Dit alles omdat we de Bruggelingen willen ondersteunen, stimuleren in het ‘schoon houden’ van de stad. Schone lucht in een stad met schone gebouwen.

En we gaan nog een stap verder. We hebben een paar Bruggelingen aangesproken om met de deskundige steun van de vereniging ‘testament.be’ en met financiële startsteun van de Stad een stichting op te richten. Het doel is wereldwijd geld van Brugge-liefhebbers te verzamelen om te investeren in het onderhoud en het gebruik van historische gebouwen in Brugge. Veel gebouwen komen immers vrij en riskeren door buitenlandse projectontwikkelaars duur aangeschaft te worden om dan nadien zuiver commercieel uitgebaat te worden. Om te vermijden dat Brugge als een commercieel pretpark uitgebaat geraakt, houden we wereldwijd een pleidooi om middelen te mobiliseren om deze stichting in staat te stellen in historische gebouwen en sites te investeren. De **‘Stichting Brugge’**, met als doel ‘Brugge’ te bewaren, zal proberen schenkingen en legaten te verwerven met de bindende belofte dat de schenking in het behoud van Brugge (haar gebouwen) wordt geïnvesteerd. De stichting zelf is niemands eigendom, de stichting is de garantie voor het behoud van historische gebouwen, zo kenmerkend voor Brugge.

Uiteraard beperken we ons niet tot het bewaren van wat er is. We zegden het al: we koesteren het verleden, maar maken samen de toekomst. Er staan ook grote vernieuwingen op stapel.

BINNENSTAD HERTEKENEN

Werken, werken, werken.

De vorige jaren hebben we veel energie gestoken in het nemen van beslissingen die jarenlang op zich lieten wachten. Alle knopen uit het verleden zijn doorgemaakt. Het Burgplein geraakte niet af van het vervallen paviljoen van Toyo Ito en was herleid tot een parking van het schepencollege. De Geldmuntstraat - Noordzandstraat is een drukke verkeersader dwars door de stad. Het plein 't Zand was tot op de draad versleten. De Beurshal en het Beursplein moeten niet onderdoen. Het voormalig politiekantoor deed volop dienst als industrieel aandoend kunstkader. De komende jaren zal Brugge van Burg tot Boeveriepoort een facelift ondergaan.

Het plein van de Burg laten we opnieuw tot rust komen. Terwijl men jarenlang twijfelde of het paviljoen van Toyo Ito nu moest ontmanteld of bewaard worden, sloten we met de Vlaamse overheid een akkoord om het paviljoen te ontmantelen om te bewaren. We versneden het tot een bouwpakket van 23 onderdelen die we ooit weer kunnen samenstellen op een nieuwe plaats. De collega's van het schepencollege kon ik overtuigen – na het verwijderen van de 'carwash van de gouverneur' – ook 'de parking van het college' te schrappen. Op de plaats waar de wagens van de schepenen stonden, staan nu zitbanken. We gaven het plein terug aan zij die rustig op het geboorteplein van de stad willen kuieren, petanque spelen of op een bankje willen rusten. En voorlopig laten we het zo tot dringender werk is gedaan.

Veel dringender was de vernieuwing van de riolering in de **Geldmunt- en Noordzandstraat**. Aangezien die zware werkzaamheden dringend moesten gebeuren, hebben we er meteen een volledige vernieuwing van de straat van gemaakt. Andere – plattere en grotere – klinkers moeten het voor hoge hakken en fietsers, maar ook voor zij die minder goed te been zijn, gemakkelijker maken. De voorbereiding – het verplaatsen

van de bushalte weg van de Biekorf – liep op zijn zachtst gezegd niet van een leien dakje. Ondertussen is de Vlamingsstraat voor de Stadsschouwburg meer een druk plein geworden met een mooie transparante bushalte. Deze winkel- en horecastraat heeft meteen meer passage en omzet. In de toekomst kan dit, als het gebruik meerdere mensen zal overtuigen, nog mooier worden gemaakt.

De winkeliers van de Geldmunt- en Noordzandstraat kregen door de nood een deugd. Door de duur van de werkzaamheden ondervinden ze het voordeel van minder autoverkeer. Mensen voelen zich minder opgejaagd, kunnen rustiger winkelen. Zelfs de hotels waren positief. Waarmee we niet gezegd willen hebben dat de werkzaamheden niet voor overlast zorgen. Werken in uw straat blijft vervelend. Zeker als blijkt dat het werk niet altijd correct verloopt. Het begin van de Geldmuntstraat is merkkelijk slechter dan verderop in de straat. Noch de stenen, noch het leggen voldeden in de eerste fase. Het blijft een uitdaging één keer werken beslist zijn, de uitvoering nauwgezet te bewaken. In ieder geval, één van Vlaanderens voornaamste winkelstraten zal onherkenbaar mooier ogen dan voorheen. De Geldmuntstraat en Noordzandstraat worden hopelijk een voorbeeld voor andere straten: we bewaren het historisch karakter, maar maken het voor iedereen makkelijker wandelen en winkelen.

Zo komen we op **'t Zand**. Een plein met een eeuwenoude geschiedenis. Al gekend in de middeleeuwen. Tweehonderd jaar geleden werd het plots een Stationsplein. De spoorweg naar Oostende sneed een stuk van het historische ei af. West-Brugge was opeens wat verder van het centrum verwijderd. Nadien werd het spoor vervangen door de autoringweg. In 1982 werd het plein een dak boven een parking. Dertig jaar later is het plein compleet versleten. 218 dagen evenementen per jaar hebben hun tol geëist. De stenen zijn stuk, de parking is niet meer waterdicht, de elektriciteitsvoorziening bestaat hier en daar uit losse draden.

Er waren veel redenen om het plein te herstellen, maar wij kozen uiteindelijk voor een complete vernieuwing. Via een internationale architectuurwedstrijd kozen wij voor een ontwerp dat 't Zand – zeg straks maar het nieuwe 't Zand – de structuur van de middeleeuwen teruggeeft. Het resultaat is een ontwerp dat revolutionair is in zijn eenvoud. Dit nieuwe 't Zand krijgt zijn middeleeuwse structuur terug, inclusief het herstel van het middeleeuwse stratenplan. Het nieuwe 't Zand wordt niet zomaar meer een recht dak op een parking. West-Brugge aan de andere kant van 't Zand zal straks weer onbetwistbaar deel uitmaken van het historische centrum van de stad. Het litteken dat door de eerste spoorlijn werd aangebracht en het westelijk stadsdeel bijna 180 jaar lang afsneed van de rest van Brugge wordt eindelijk definitief weggewerkt en geeft 't Zand zijn centrale plaats in de Brugse binnenstad terug. Het Concertgebouw krijgt de groene omgeving dat het verdient, omarmd en opgenomen door het Koning Albertpark. Aan de overzijde kan men zelfs rustig pootje baden in de vernieuwde reien die er nu verborgen, lichtjes stinkend bijliggen. Zo schenken we het water terug aan de stad, als centrale aantrekkingsplek voor bewoners en bezoekers. En omdat geen enkel ontwerp, ook niet het winnend ontwerp, het behoud van de fontein voorzag, zoeken we er een nieuwe plaats voor.

Terwijl we met de buurt de effecten op het verkeer aan het bekijken waren, groeide het inzicht dat wij best ook **het Beursplein** aanpakken. Net zoals 't Zand is ook onze **Beurshal** bijna helemaal versleten. Er lag alweer een dringend veiligheidsherstel op tafel voor ongeveer 300.000 euro. Ook hier was het kiezen tussen duur herstellen of mooi vernieuwen. En ook hier kiezen we voor nieuw.

Over de plannen voor een nieuwe Beurshal kan door schepen Laloo al een Brugs historisch werk geschreven worden. De oude Veemarkt in Sint-Pieters, de Veemarkt in Sint-Michiels, de achterkant van het Station, de voorkant van het Station, het Kanaaleiland enz. Kortom, alle openvallende plekken in Brugge kwamen al in aanmerking voor een nieuwe, grotere

Beurshal. Tot we plots terug op het Beursplein stonden. We kiezen niet meer voor een grotere Beurshal, maar wel voor een betere Beurshal. De optie is zelfs om hetzelfde gebouw ook als binnenstedelijk congresgebouw te gebruiken. We willen er een binnenstedelijk architecturaal pareltje van maken. Daarom schrijven we – net zoals voor 't Zand – een internationale architectuurwedstrijd uit. Maar nu al kijken we om tijdig de buurt en andere Bruggelingen erbij te betrekken.

Ook **het oude politiegebouw** in de Hauwerstraat zal ondertussen omgebouwd worden. Jaren bleef het onduidelijk wat aan te vangen met dit gebouw. Het vorig bestuur dacht aan verkopen, wij aarzelden. De uitdaging was om toch dit deel van de binnenstad – ja, binnenstad – zelf in handen te nemen. Zowel wie dacht aan een **studentenhuis** als wie dacht aan een **vrijzinnig huis** had om evidente redenen de site in het oog. Voor studenten leek dit de beste plaats, net in de binnenstad en op de fietsroute vanuit de studentenwijk in Sint-Michiels. Voor de vele vrijzinnige verenigingen leek ook dit nog de enige plaats in de binnenstad waar alle verenigingen bijeen konden worden gegroepeerd. Na het bijeenleggen van de behoeften van beide partijen stelden we vast dat we een oplossing konden uitwerken voor alle twee. De Stad verbouwt de ene helft tot studentenhuis en de andere helft tot vrijzinnig huis. De vrijzinnige verenigingen betalen hun deel, de grond wordt hen in erfpacht gegeven. En ondertussen gaven we het VTI een stedenbouwkundig attest dat hen toelaat de site van hun school als een woonproject te verkopen en zelf te verhuizen naar een site nabij Station en Brugse. Met andere woorden: we waken erover dat deze kant van de binnenstad, West-Brugge, zijn intieme schoonheid versterkt.

Maar vergis u niet. Deze grote projecten in de binnenstad mogen ons niet verhinderen ook de deelgemeenten te bedienen. We spreiden onze investeringen over het hele grondgebied zodat elke Bruggeling er baat bij heeft. Na Assebroek met Daverlo krijgt nu ook Sint-Michiels met de 'Xaverianen' zijn multifunctionele zaal. Met de Hogeschool Vives bereikten we

een akkoord voor de bouw van een complex (sportzaal, cultuurzaal en bibliotheek) op een terrein gelegen langs de Xaverianenstraat waarvan de gronden gedeeltelijk eigendom zijn van Vives en de Stad. Het project zou in 2019 afgewerkt moeten zijn.

Ondertussen – ik kom er nog op terug – kunnen we ook Sint-Andries perspectief geven op een multifunctioneel gebouw. In Koolkerke nemen we het parochiaal centrum ‘Reigersnesten’ in erfpacht voor een periode van 99 jaar. In ruil hiervoor kijken we om de gemeenschapsinfrastructuur aan te passen aan de noden van de 21ste eeuw. In Lissewege werken we aan de uitbreiding van woongebied. In Zeebrugge wordt het Cruisegebouw een trekker voor de voltooiing van Zeebrugge-Jachthaven. Meteen een nieuw onthaal voor heel Vlaanderen.

BUITENSTAD

Enmaal buiten de binnenstad zijn er twee grote uitdagingen. Een vlotter en veiliger verkeer in en uit het centrum en de bruggenmiserie. Beide dossiers worden nu aangepakt.

Vergis u dus niet. De bedoeling van de werkzaamheden aan de Koning Albert I-laan (de weg van de Expressweg naar de Boeveriepoort) is de verbetering van de **verkeersveiligheid**. Het is niet de bedoeling meer verkeer van de Expressweg richting stad aan te trekken.

De Bevrijdingslaan moet meer dan ooit de hoofdweg richting centrum, richting centrumparking 't Zand worden. Het laatste kruispunt langs de Expressweg dat moet worden aangepakt, is deze richting Bevrijdingslaan. Als de Vlaamse regering budgettair woord houdt, zal dit normaal gebeuren aansluitend op de werkzaamheden aan de Boeveriepoort. Voor wie van Gent of Kortrijk komt, is het nu al 1 km verder rijden om aldus via de Bevrijdingslaan tien minuten eerder dan langs de

Koning Albert I-laan in het centrum aan te komen. De ingang naar de stad en naar de hoofdparking 't Zand is de Bevrijdingslaan.

De werkzaamheden aan de Boeveriepoort zullen beëindigd zijn vóór eind 2016. Ondertussen is er geen discussie maar een studie klaar over andere werkzaamheden aan de zogenaamde voorkant van het Station. De verschillende rode lichten in combinatie met het rondpunt zorgen niet alleen voor opstopping tijdens de spitsuren. De verschillende kruispunten voor het Station zijn gevaarlijk. Er gebeurden al enkele zware fietsongevallen. In ieder geval, daar waar ze in Antwerpen nog jaren kunnen discussiëren over tunnels en bruggen, hebben wij een plan. We weten waarvoor we geld uit Brussel nodig hebben.

Ondertussen pakken we ook de zogenaamde **bruggenmiserie** aan. Al jaren heeft men het over het wegwerken van de files aan de bruggen in en uit de binnenstad. De zogenaamde 'bruggenmiserie'. In 2000 werd al campagne gevoerd rond de brug die er moest komen in Steenbrugge. Als Vlaams minister en als Vlaams viceminister-president had ik nog dovemansgesprekken gevoerd met de vorige burgemeester over de noodzaak hiervoor de nodige stappen en budget te voorzien.

Vanaf ons aantreden in 2013 hebben we er als bestuur een punt van gemaakt die bruggenmiserie aan te pakken. De files moesten verkleinen en de brug moest er komen. De weg, of zoals je wil de korte omweg die we hiervoor namen, was het deblokken van de patstelling rond de modernisering van de Ringvaart. Sinds de jaren 1980 wou het Brugs bestuur geen verbetering van de Ringvaart door de Vlaamse overheid aanvaarden. De schrik voor grote schepen zat erin, maar ook de verkeerde tactische redenering dat het blokkeren van de Ringvaart het dossier van het Noorderkanaal vooruit zou helpen.

Wat niet klopte. Men had het kunnen weten, want dezelfde verkeerde strategie was eerder toegepast voor de nieuwe autoweg in het Noorden van de provincie. Toen wou men de Brugse Expressweg (zeg maar de buitenring rond Brugge) niet verbeteren omdat men vooral dicht bij de kust een autoweg vanuit Antwerpen wilde. Jarenlang 'kregen' we niets: geen autoweg en geen inkokering van de Expressweg.

Als Vlaams minister en als Vlaams viceminister-president kreeg ik de kans ook daar de omkering te maken. De Expressweg werd aangepakt en de A11 werd nadien – beperkter want Ax werd A11 – gerealiseerd. Brugge won twee keer. Zo is het ook mijn overtuiging dat we de mobiliteit op de weg rond Brugge kunnen verbeteren gelijklopend met de verbetering van de waterweg. Enkel op die voorwaarde waren we bereid mee te denken over de verbetering van de Ringvaart. Vandaar het project Stadsvaart. Waarom **'Stadsvaart'**? Om te benadrukken dat het ook een opportuniteit is om de stad te hertekenen. Het water doorheen een vergrote, mooiere stad. Beide kanten van de Ringvaart worden in ogenchouw genomen.

Die ommekeer in de gedachten en verhoudingen met de Vlaamse overheid leidden ertoe dat er ondertussen ook bereidheid was om de uurregeling van de schepen (**de zogenaamde spertijden**) te bekijken. Varen van de haven tot in Gent of Kortrijk vergt een serieuze tijdsplanning. Die werd nu zodanig opgezet dat de schepen voor of na Brugge even temporiseren om in één beweging het traject te maken binnen de uren dat het toegelaten is. Door de aanpassing van de zogenaamde spertijden zie je nu al minder wagens wachten. Integendeel zelfs, soms zie je al eens een schip wachten op de auto's. Na de nodige verkeersmetingen en onderhandelingen met de Vlaamse administratie, de binnenschippers en de pleziervaart hebben we de zogenaamde spertijden – de momenten waarop de bruggen dicht blijven voor de schepen – aangepast. Van maandag tot vrijdag gaan de bruggen niet omhoog tussen 7.30 en 8.30 uur en tussen 16.30 en 17.30 uur. En op woensdag, behoudens in de zomervakantie, ook van

11.50 tot 12.30 uur. Het drukste verkeer van en naar het werk en school wordt hierdoor vlotter doorgelaten. De files zijn inderdaad verminderd op die drukke momenten. En wie goed kijkt, kan zien dat aan het Kanaaleiland extra steigers aangelegd zijn. Nu moeten de schepen immers kunnen wachten tot de auto's in de spitsuren voorbij gereden zijn. Deze oplossing op korte termijn is een begin. Nu nog betere bruggen.

Een volgende stap, die nu al ingezet is, is dat voor de **Steenbrugge-brug** de procedure Milieu Effecten Rapport (MER) voor het project van een brug werd opgestart. In deze fase worden alle positieve en negatieve milieueffecten van de diverse alternatieven onderzocht. Alles is dus bezig. Dit betekent dat het realistisch blijft dat de werkzaamheden aan de brug zelf kunnen starten in 2018. Dit zal historisch zijn. De keuze van het type brug moet nog worden gemaakt, maar de timing zit goed.

Hopelijk komen we ook vlug tot een akkoord met de Vlaamse overheid om een **fietsbrug** te realiseren. Iedere ochtend en avond rijden pakken fietsers de bruggen over. Bij rood licht drummen auto's en fietsers door elkaar. Voorlopig zijn grote rode slemlagen aangebracht zodat de fietsers zich voor de auto's kunnen groeperen. Ideaal is het niet, wel een stap in de goede richting. De beste oplossing is één bijzondere fietsbrug die voldoende hoog is om de schepen te laten passeren en voldoende lang is om een gemakkelijke helling voor de fietsers te creëren. Dat dit kan, bewijst de fietsbrug over de Expressweg.

Daarna werken we aan een nieuwe **Dampoortbrug**. Vanuit de Stad bekijken we alles vanop de weg. Dat is de grote afspraak met de Vlaamse overheid. Zij willen een vlottere binnenvaart, wij ook, want dat is goed voor onze haven. Maar vlotter verkeer op het water moet hand in hand gaan met vlotter en veiliger verkeer op de weg. En terwijl we ringvaart en bruggen verbeteren, willen we ook werken aan een mooiere buitenrand. Onze Vesten zijn ondertussen een beschermd stadsgezicht. Aan

deze sterk kenmerkende en typische structuren van Brugge wordt niet geraakt. De andere kant tot aan de gebouwen is zeker nog vatbaar voor verbetering. We krijgen een kans om ook buiten de ring Brugge nog mooier te maken.

Maar ondertussen willen we ook de bestaande wegen en bruggen veiliger en vlotter. We proberen zoveel mogelijk **fietspaden** te voorzien. Ook op de wegen binnen een industrie-terrein. De Jacob van Arteveldestraat en Ten Briele staan hier symbool voor het streven van schepen van mobiliteit Annick Lambrecht om alle wegen veilig te maken voor fietsers. Ook fietsveiligheid zit soms in kleine dingen. Denk maar aan de vele gekleurde fietssuggestiestroken en fietssymbolen op de weg. Aan meer veiligheid en vlot verkeer voor iedereen is er nog veel werk. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

HOOFDSTUK 3

'T KAN VEILIG EN VLOT VERKEREN

VEILIG HET HUIS UIT

HET MOBILITEITSPLAN

Zodra we ons huis verlaten, staan we op straat. Niet verwonderlijk dat de meeste vragen van onze bewoners over verkeer gaan.

Ook op het vlak van verkeer was er jarenlang niets meer grondig aangepakt. Het laatste mobiliteitsplan van Brugge dateert van 2001 en werd in 2009 gedeeltelijk aangepast. Het leek ons hoog tijd om een nieuw plan op te stellen. Brugge trekt veel volk. Veel volk vraagt automatisch ook veel parkeerplaatsen. Creëren van parkings op de juiste plaats blijft de grootste uitdaging. Uit onze Brugse Bevraging (2012) kwam ook de nood naar voren voor het regelen van het parkeren in de deelgemeenten. Zeker daar waar ze grenzen aan het centrum. De parkeerdruk van het centrum breidt zich uit naar de rand. Winkels vragen geregeld meer tijdelijke parkeerplaatsen in hun buurt.

We hebben gewerkt aan een mobiliteitsplan dat zich niet beperkt tot het regelen van het parkeren en zich evenmin beperkt tot het centrum. We hebben een plan dat zegt wat we

de komende zes jaren zullen realiseren qua verkeer in alle delen van Brugge. Het nieuwe mobiliteitsplan zet de lijnen uit voor iedere deelgemeente afzonderlijk.

De opbouw van het plan startten we in april 2014. Ook dit deden we anders dan vroeger. Het zijn niet de deskundigen en het schepencollege die eerst een plan opstelden en dat dan aan de bevolking voorlegden. Neen, we startten met een wit blad papier. We organiseerden tafelgesprekken in verschillende deelgemeenten. De mensen moesten niet voor een volle zaal hun gedacht zeggen. Neen, ze konden rustig aan tafel drie kaartjes invullen met een idee. Uit die 1.900 (!) ideeën en suggesties hebben de administratie en een studie bureau dan een ontwerp van mobiliteitsplan opgesteld. Dit plan werd daarna opnieuw tijdens infomarkten zo goed als mogelijk uitgelegd op een manier dat iedereen vanuit zijn eigen adres kon kijken wat er zal veranderen op het vlak van parkeren en rijden. Mobiliteit willen we logisch en eenvoudig.

Kort gezegd, komt het nieuwe mobiliteitsplan hier op neer. In de binnenstad verdwijnen de verschillende parkeerzones. We maken één bewonerszone zodat Bruggelingen die in de binnenstad wonen niet meer moeten nadenken waar ze wel en niet mogen staan met hun parkeerkaart. Neen, er komt één bewonerskaart waarmee men overal kan parkeren waar men wil in de binnenstad.

We zorgen er ook voor dat de kaart langer dan één jaar geldig is. De rompslomp voor de mensen en voor de administratie schrappen we. Ideaal is dat de kaart geldig blijft zolang het adres op de identiteitskaart niet verandert. En wie weet, vervangen we ooit het vignet door een virtuele kaart: de controle van de kentekenplaat gekoppeld aan het adres van de bestuurder volstaat dan. Om zeker te zijn dat de bewoners met hun bewonerskaart ook effectief plaats vinden, moeten we uiteraard ook de betalende zone mee laten groeien. In de rand met bewonerskaart zal een blauwe zone wellicht volstaan.

In het plan staat ook vermeld welke straten geleidelijk voetgangerszone worden. In ieder geval gaan we naar meer verkeersvrije momenten en plaatsen in het weekend. Op het vlak van verkeersvrije straten gaan we niet zover als in vele andere steden. We blijven vasthouden aan het feit dat enig autoverkeer op late uren evengoed een groter veiligheid (want controle) betekent. Maar we zijn ervan overtuigd dat minder gemotoriseerd verkeer tijdens de dag rust en lust tot winkelen schept. Dat hebben we zelfs gemerkt tijdens de langdurige werkzaamheden in de Geldmuntstraat. De rustige weekends zorgden voor een grotere omzet en meer tevreden hotelgasten. Proeven doet eten.

De grootste stap vooruit – zeg maar inhaalbeweging – zal wellicht het reglementeren van het zwaar verkeer in het centrum zijn. Het is van 1992 geleden dat een gedurfde beslissing over zwaar verkeer werd genomen. In 1973 lanceerde men de eerste ideeën voor minder toeristenbussen in de binnenstad. De volledige realisatie van het verbod kwam er uiteindelijk in 1992. Toen besliste het stadsbestuur de toeristenbussen uit heel het centrum te weren. Geen autocars meer aan het Stadhuis of het Begijnhof. De sector schreeuwde moord en brand. Nadien zag de sector in dat het goed was. Enkel autobussen met een bijzondere vergunning mogen de binnenstad nog binnen. Het werkt, maar het moet wel permanent bewaakt worden.

Voor het andere zware verkeer stellen we nu een gelijke regel voor. Zwaar vervoer van meer dan 7,5 ton mag de binnenstad niet meer in. De warenhuisketens zullen hun toevoer anders moeten regelen. We doen dit om de stad te beschermen, maar ook om wandelaars en fietsers meer veiligheid te geven. Ook in de deelgemeenten kijken we uit om woonkernen beter te beschermen tegen onnodig zwaar verkeer.

Voor vrachtwagens minder dan 7,5 ton en meer dan 3,5 ton komt er een bijzondere uurregeling zoals het in zowat alle andere centrumsteden bestaat. De bedoeling is om het laden

en lossen overal in de binnenstad enkel toe te staan tijdens een paar uren in de voormiddag en een paar uren in de avond.

Tijdens de andere uren van de dag zou het hierdoor niet alleen rustiger, maar ook veiliger moeten worden. Wie er vandaag op let, zal zien dat in de historische binnenstad de hele dag zwaar vervoer in de weer is. Daar willen we dus van af. Uiteraard reglementeren we dit in samenspraak met horeca en winkels. Wellicht zullen we klaar zijn om deze regeling definitief in te voeren vanaf 1 januari 2017. Ondertussen zijn leveranciers zich aan het voorbereiden. Meer en meer zien we nu ook in Brugge leveringen per elektrische bakfiets en ander klein vervoer gebeuren.

Voor de regeling van het openbaar vervoer voeren we moeilijke gesprekken met De Lijn. Zoals iedereen weet, zijn kleine busjes in een historisch centrum ideaal. Dit is zo in andere Europese historische steden, dit willen we ook in Brugge. Voor De Lijn betekent dit het hertekenen van hun parcours. Nu rijden alle Lijnbussen door het centrum naar de stad. Iedereen die van en naar het Station moet, riskeert eerst een toer door de stad te moeten meemaken. Vroeger was dit nieuw en revolutionair. Sommige winkelstraten moeten vandaag 390 bussen per dag verwerken. Dit is teveel.

Met De Lijn hebben we nu al een akkoord om deze vanaf januari 2016 zowat tot de helft te herleiden. Meer mensen zullen rechtstreeks van hun deelgemeente naar het Station kunnen reizen. Nu al is er een permanente elektrische bus tussen Station en 't Zand.

Het ideale scenario is dat iedereen die zijn inkopen wil doen tussen 't Zand en de Markt op- en afstapt aan 't Zand en niet meer op de Markt. Voor veel toeristen zou dit ook het verschil niet maken. Meer zelfs, we zijn ervan overtuigd dat deze reorganisatie nog meer mensen op de bus zou brengen. Een eerste **centrumbusje** zou permanent moeten rijden tussen

't Zand en de Markt. Zo kunnen de mensen die minder gemakkelijk kunnen stappen ook dit traject afleggen.

Voor het hertekenen van de buslijnen onderhandelen we met De Lijn. Uiteraard houden we rekening met scholen in de binnenstad. We blijven pleiten bij het bestuur van De Lijn. Zij blijven rekenen en tellen. We zijn alvast blij dat ze meedenken. Kortom, het openbaar vervoer wordt aangepast aan de nieuwe tijd. Het busverkeer wordt beter afgestemd op de drukte en het gemengd verkeer in de binnenstad. Dit betekent andere rijroutes en lichter verkeer. De bedoeling is om in de binnenstad kleinere bussen te laten rijden. *Misschien spreken we voortaan beter van kleine 'centrumbusjes' zodat men niet meer moet doen alsof we voorstellen over het hele grondgebied te rijden met kleine busjes.* Ondertussen vragen we dat alle bussen die er niet nodig zijn, ook niet door het centrum rijden. Om de toeristenbussen, zeg maar autocars, grotendeels uit het centrum te weren, gaapte er maar een kleine twintig jaar tussen idee en realisatie. Hopelijk kan de weerstand nu vlugger overwonnen worden.

We bekijken nu ook elke deelgemeente. We voeren bijkomende zone 30's in waar wonen belangrijker is dan passeren. Iedere schoolomgeving willen we op veiligheid toetsen. We verminderen zelfs op bepaalde delen van de binnenring de snelheid van 70 naar 50 km/uur, daar waar de bewoning grenst aan de weg en in de omgeving van de voetgangersdrukte van het Station.

Opgelet, een goedgekeurd mobiliteitsplan wil niet zeggen dat alles wat erin staat direct werkelijkheid wordt. Het mobiliteitsplan is een leidraad voor de toekomstige beslissingen en aanpak van het verkeer. Dit is het kader waarbinnen we de komende jaren zullen werken. De ene beslissing zal al gemakkelijker en vlugger uit te voeren zijn dan de andere. Het blijft een plan voor vele jaren. We weten waar naartoe.

Zo blijft verkeersveiligheid de prioriteit. Of zeg maar de verkeersleefbaarheid. Dit wil zeggen dat we altijd een

bijzonder oog moeten hebben voor wandelaars – wie zijn huis uitstapt moet veilig zijn – en fietsers. Of anders uitgedrukt: we moeten terug naar de tijd dat kinderen veilig heen en terug naar school kunnen. De veiligheid voor kinderen is de maatstaf voor de veiligheid voor iedereen.

SAMEN ACTIEF VOOR VEILIG VERKEER

Wie veiligheid in zijn stad wil, begint met het verkeer. De meeste slachtoffers zijn nog altijd verkeersslachtoffers. De grootste doodoener blijft dus het verkeer.

Ik had de spijtige eer aanwezig te zijn bij twee ‘inhuldigingen’ van SAVE- borden op de plaats van een dodelijk ongeval. Deze borden zijn een initiatief van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK). OVK is een nationale lotgenotenvereniging van families van jonge verkeersslachtoffers. **SAVE** staat voor Samen Actief voor VEilig Verkeer.

Deze SAVE-borden hebben verschillende betekenissen: een blijk van solidariteit met het getroffen gezin, een gedenkteken ter nagedachtenis van het verongelukt kind en een blijvende aanmaning tot verantwoordelijkheid die we allen dragen op het gebied van verkeersveiligheid.

De eerste keer werd ik direct terug gekatapulteerd naar de tijd toen ik minister van Verkeer was. Jonge mensen, jonge ouders. Ouders die vooral hun leed omzetten in actie ter voorkoming van meer leed door te ijveren voor meer maatregelen voor verkeersveiligheid. Als minister had ik al eerder bijeenkomsten van OVK bijgewoond. Na mijn eerste aanwezigheid als burgemeester op zondag 22 maart 2015 kreeg ik op Facebook bakken kritiek over mij heen omdat Brugge weigerde het zogenaamde SAVE-charter te ondertekenen. Ik wist van niets. Het bleek dat het vorig bestuur van oordeel was dat zij zich niet moesten onderwerpen aan de controle door deze vereniging omdat Brugge uit zichzelf al een

verkeersveiligheidsbeleid voerde. Het nieuwe bestuur heeft beslist dit toch – als eerste centrumstad – te ondertekenen. Ook een stad als Brugge moet het aankunnen zich voor haar verkeersveiligheidsbeleid te onderwerpen aan de wil en de controle van ‘Ouders van Verongelukte kinderen’.

Het is niet meer dan vanzelfsprekend dat we ons als Stad achter dit project scharen. Als de ouders dat wensen, plaatsen we samen een SAVE-bord en we scharen ons vandaag ook achter de visie van het SAVE-charter. Als Stad hebben we de taak om voor een verkeersveilige omgeving te zorgen. De veiligheid van onze zachte weggebruikers is dan ook prioritair binnen onze mobiliteitsvisie. We zetten globaal sterk in op duurzame mobiliteit, we streven het STOP-principe na. STOP staat voor ‘stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens’, in deze volgorde. Ook bij infrastructuurwerkzaamheden waar de Stad bij betrokken is, is veiligheid steeds de absolute prioriteit. Elk verkeersslachtoffer, elke verkeersdode is er één te veel.

VLINDER

Spijtig genoeg hebben we in 2014 ook in Brugge moeten meemaken dat iemand door geweld op straat is overleden. Dat we in het ‘nachtleven’ alert moeten blijven, werd op 30 mei 2014 nogmaals zeer pijnlijk duidelijk.

In de vroege ochtend van 30 mei 2014 werd de jonge Bruggeling Mikey Peeters immers het slachtoffer van zinloos geweld op de Markt. Mikey liet daarbij het leven. Op donderdag 8 oktober 2015 legden we op de plaats van het ‘ongeval’ een vlindertegel neer, een concept van de vzw Zinloos Geweld. De vlindertegel geeft aan dat wij streven naar een vredige, geweldloze stad. De vlinder is een symbool tegen pesten en geweld en staat voor respect, geweldloosheid en positivisme. Een vlinder leeft in harmonie met de gemeenschap en boezemt niemand angst of wantrouwen in. Met deze symbolische actie willen we

nog eens herinneren aan deze dramatische gebeurtenis, maar we willen vooral ook meegeven dat geweld niet thuishoort in Brugge, niet in het uitgaansleven, niet in het voetbal.

Een van de eerste maatregelen die mijn kabinetschef Steven Wittevrongel mij heeft aangeraden, was in Brugge te werken met een noodplanningsambtenaar. De verschillende risico's brengen we professioneel in kaart.

In Brugge worden niet alleen risicomatches gespeeld. Brugge heeft ook een rechtbank, de grootste gevangenis van Vlaanderen, een gesloten centrum, een Zeehaven met zogenaamde Seveso-bedrijven, vijf miljoen bezoekers per jaar, een Concertgebouw en veel evenementen.

In alles wat we organiseren, waken we over de veiligheid. Vaak heb ik tijdens de duur van de Triënnale bezorgd gekeken naar het zwemmen in de reien dat in juli en augustus in het weekend toegelaten was. De gezondheidskwaliteit van het water werd nauwkeurig in de gaten gehouden. Het springen in de reien op andere momenten hadden we minder voorzien, maar daar zat wellicht het mooie weer voor iets tussen. Ik gaf de politie de opdracht om niet meteen tussen te komen met een boete. Wie sfeer in de stad wil creëren, moet niet alles verbieden om veiligheidsredenen.

Zo beslisten we bij het begin van de nieuwe bestuursperiode om GAS-boetes niet meer breed toe te passen in het kader van het uitgaansleven. GAS-boetes gebruiken we vooral tegen sluikestorten en wildplassen. Een propere stad dwingt immers respect af. Maar voor het uitgaansleven gaan we ervan uit dat niet iedereen schuldig is, maar wel dat iedereen verantwoordelijk is. Niet iedereen verdient direct een boete, maar we verwachten wel dat iedereen zijn best doet om het proper en veilig te houden.

Het was fantastisch dat de Brouwerij De Halve Maan bij de officiële openingsdrink van de Triënnale aan het ponton op

zondag 24 mei 2015 uitpakte met een nieuw soort plasticen glas. Enkel bij het klinken hoorde je dat het geen echt glas was. Minder glas op straat – vooral 's nachts in de uitgaansbuurten – is één van de belangrijke afspraken die we hebben gemaakt met de café-uitbaters.

De Stad maakt samen met de politie én de café-uitbaters werk van een positief uitgaansklimaat. We gaan in overleg met de uitbaters, we ondersteunen hen bij de moeilijkheden die vaak met het nachtelijke uitgaansleven gepaard gaan. We wijzen, waar nodig, ook op verantwoordelijkheden: goede cafébazen kunnen het verschil maken met een verstandig schenkgedrag, goede deurcontrole en het mee proper houden van de uitgaansbuurt.

Met de uitbaters in de uitgaansbuurten hebben we samen met de politie een soort Buurt Informatie Netwerk (BIN) opgezet. Via een centraal nummer van de politie worden alle uitbaters gelijktijdig op de hoogte gebracht van gevaarlijke situaties die door een collega-uitbater worden gemeld. Als er mensen op stap zijn om miserie of vechtpartijen uit te lokken, dan worden alle uitbaters meteen verwittigd zodat ze de nodige maatregelen kunnen treffen. En ondertussen kan ook de politie direct en gepast reageren. Eerder zetten we dergelijk systeem op met de hoteleigenaars. Zij signaleren vooral vlug diefstallen aan politie en collega's.

De politie heeft specifieke aandacht voor geweldpleging in de uitgaanscontext. Er zijn afspraken met het parket om veelplegers van geweldsmisdrijven zwaar te straffen. De weekendpartouilles van de lokale politie zijn zichtbaar aanwezig en willen vooral preventief ontradend werken voor wie zich onverstandig gedraagt in het uitgaansleven. Wie door overdreven drankgebruik zorgt voor overlast, wordt preventief opgepakt en zal daar via een combitaks – 100 euro per rit – snel de rekening van krijgen.

Er werd en wordt ook geïnvesteerd in bijkomende infrastructuur voor meer veiligheid in het stadscentrum. De verdere uitbreiding van het cameranetwerk, waarbij we ook de twee belangrijkste winkelassen en 't Zand uitgebreid willen monitoren, is daar een voorbeeld van. Ook in Sint-Andries plaatsen we camera's om en bij het stadion. We willen immers dat iedereen er vredig van voetbal kan genieten.

HOOFDSTUK 4

MEER DAN EEN STADION

SPORT VOOR ALLEN

De vorige bestuursploeg – cd&v-n-va, open vld en sp.a samen – begon in 2006 met het zogenaamde stadiondossier en is er in 2012 mee geëindigd. Er was geen stadiondossier, er was een stadiondiscussie. Er was noch in het begin noch op het einde enig akkoord of perspectief op resultaat. Nu wel. Laten we dit even bekijken, vertrekkend van waarover het zou moeten gaan: sport.

De afgelopen negen jaar heeft schepen Annick Lambrecht sport in Brugge sterk op de kaart gezet. De afgelopen drie jaar hebben we dit nog versterkt. Sport beleven als toeschouwer en/of als beoefenaar blijft belangrijk. Zowel maatschappelijk als economisch. We voeren een beleid van **sport voor allen**. En zien sporten doet sporten.

Weinig steden in Vlaanderen en ver erbuiten kunnen zoveel kwalitatief hoogstaande sportevenementen opnoemen. Brugge is duidelijk meer dan werelderfgoedstad. Zonder volledig te willen zijn, som ik even op. Lopen: Dwars door Brugge, Urban Trail, Kerstloop. Zwemmen: ‘Damme-Brugge’. Fietsen: de Driedaagse van West-Vlaanderen, de Ronde van Vlaanderen en wie weet binnenkort de start van een etappe van de Ronde

van Frankrijk. Zwemmen, fietsen en lopen samen: de kwart-triatlon van Brugge, de haventriatlon. Telkens slagen we erin meer volk dan in andere steden aan te trekken. De massa van de Ronde van Vlaanderen buiten beschouwing gelaten, gaat men ervan uit dat één sporter gemiddeld vier supporters met zich meebrengt. Ook dit zijn toeristen die de horeca graag ziet komen. Wie zich dus soms ergert aan het tijdelijk afzetten van een straat of plein, moet begrijpen dat deze evenementen veel plezier verschaffen voor Bruggelingen en ondertussen ook veel inkomsten voor en dus werkgelegenheid in de horeca betekenen. Op 't Zand heerste er afgelopen zomer een ongekende ambiance tijdens de live-uitzendingen van de voetbalwedstrijden in het WK-dorp. Dat zijn mooie initiatieven die de gezelligheid van Brugge verhogen. We laten meer evenementen toe dan vroeger, maar we verbieden er ook meer dan vroeger. Vooral als het gaat om louter commerciële acties in de binnenstad. Het criterium is leven in de stad, niet het exploiteren van de stad.

En zoals gezegd: zien sporten doet sporten. Ontelbaar zijn bijvoorbeeld de Bruggelingen die lopen omwille van het bestaan van Dwars door Brugge. Groot zijn ook de vele sportverenigingen in Brugge. Tot op vandaag tellen we maar liefst 267 sportclubs en 119 vrijetijdsverenigingen. In 2016 gaan we niet alleen genieten van het kijken naar de 100ste editie van de Ronde van Vlaanderen, het weekend vooraf houden we de Dag van de Brugse wielertoerist. Samen rijden we de Brugge Classic.

Voor de vele bestaande en toekomstige sportverenigingen willen we ruimte – zalen en velden – maken. In alle deelgemeenten bekijken we wat we hiervoor kunnen doen. De grootste uitdaging is het voorzien in voldoende sportzalen. Waar we kunnen, sluiten we een akkoord met een school om hun zalen ook buiten de schooluren te laten gebruiken door sportclubs. In onze grote deelgemeenten voorzien we multifunctionele zalen. Zo doen we ook meteen iets voor de plaatselijke vrijetijdsverenigingen.

Drie jaar geleden realiseerden we Daverlo in Assebroek. Bibliotheek, stadsloket, politieantenne, optredens en sportactiviteiten zijn nu verzameld op één site. Voor Sint-Michiels deed zich de opportuniteit voor dat de Stad gronden in eigendom had, net naast de eigendom van Vives. Noch voor de Stad noch voor Vives was de grond in eigendom voldoende geschikt om er zelf iets op te bouwen. Door de grond in eigendom te herschikken en door afspraken rond het gebruik van de zalen kunnen we als stad – net zoals in Assebroek – hopelijk nog in 2016 starten met de bouw van een multifunctionele zaal. Het project de **Xaverianen** gaat hiermee van start. En ondertussen nemen we in Koolkerke de erfpacht op ons voor het gemeenschapshuis en willen we de sportzaal daar verbeteren. Zo combineren we grote werken met kleinere werken. Voortdurend kijken we om de Bruggelingen van elke deelgemeente steeds meer mogelijkheden te geven om samen te komen om te sporten of te keuvelen. Alle deelgemeenten krijgen hun deel.

Dankzij het stadiondossier – ik kom er nog op terug – raakt ook **Sint-Andries** in versnelling. De dag dat Club vertrekt uit het Jan Breydelstadion beginnen we aan de ontwikkeling van een **vrijtijdsite**, opgebouwd rond het kleine stadsstadion dat we zullen verhuren aan Cercle Brugge. Al in 2016 starten we met het aanstellen van een studiebureau. Het grote sportproject voor de volgende bestuursperiode is dus ook al in voorbereiding.

Zoals ik in de inleiding van dit hoofdstuk schreef, geraakte het vorig bestuur met n-va, open vld, sp.a en cd&v het niet eens over het voetbalstadion. Vóór de verkiezingen waren ook hier de standpunten verdeeld. De scheiding der geesten liep doorheen de partijen. Clubsupporters waren voor Chartreuse. Al hadden sommigen milieubezwaren, toch moest alles wijken voor het Club-hart. Cerclesupporters waren eerder voor het behoud van het huidig Jan Breydelstadion. Samen met hun vereniging zagen ze bij een verhuis immers met een bang hartje kosten op hen afkomen die ze niet konden dragen.

Anderen waren ook om evidente ecologische redenen voorstander van een omvorming van het huidige stadion. Het was dus met gespleten slagkracht dat het dossier in Brussel werd verdedigd. Uiteindelijk geraakte het niet door de motiveringsverplichting van de Raad van State.

Terug naar af. We konden opnieuw beginnen. Hierbij trokken we lessen uit het verleden. Vooreerst wilden we dat zowel Club als Cercle werd gerustgesteld. Het leek mij nodig dat beide verenigingen hun belang in het ‘stadiondossier’ onder ogen zagen. Club Brugge begreep dat een oplossing ook inhield dat de toekomst van Cercle zeker en vooral rustgevend moest zijn. In een eerste beweging zorgden ze dan ook voor een gezamenlijk project. Alleen hield Cercle het niet vol en haakte af.

Het huidig bestuur vertrok vanuit twee uitgangspunten. We aanvaardden de noodzaak van een nieuw stadion voor Club en we wilden onze beide voetbalverenigingen gelijk behandelen.

Ondertussen veranderden we de overeenkomst voor het gebruik van het Jan Breydelstadion. Terwijl het vorig bestuur voortdurend in discussie was over de noodzaak en de plaats van een nieuw stadion betaalden we ons ‘groen en blauw’ aan de aanleg van het voetbalveld. Na iedere slijtage van het hoofdveld volgde hierover een gemeenteraadsdebat over de opeenvolgende kosten. De 600.000 euro huur die de verenigingen betaalden voor het gebruik van het stadion, volstonden niet voor de meer dan 900.000 euro kosten die het stadsbestuur elk jaar moest ophoesten. Door de nieuwe regeling sparen we als Stad een 300.000 euro per jaar uit.

Wij draaiden de zaken om. Nu moeten de verenigingen geen huur meer betalen. Zij gebruiken als goede huisvaders het stadion en staan zelf in voor de kosten. Ons voordeel was evident. Het voordeel voor de verenigingen was dat ze meer volgens hun inzichten kunnen onderhouden en herstellen zonder afhankelijk te zijn van de zware en tijdrovende

procedures waaraan een stadsbestuur is gebonden. Kortom, meer vrijheid voor de voetbalverenigingen.

Die vrijheid trokken we ook door in het stadiondossier zelf. We willen ervoor zorgen dat Club Brugge kan bouwen. In eerste instantie stelden de beide verenigingen voor om een gezamenlijke voetbalsite uit te bouwen aan de Blankenbergse Steenweg. Het stadsbestuur was bereid om wat in Sint-Andries aan grondwaarde ter beschikking werd gesteld opnieuw aan de Blankenbergse Steenweg ter beschikking te stellen. Met andere woorden: met de verkoop van de bouwgrond in Sint-Andries zouden we de grond aan de Blankenbergse Steenweg financieren en het saldo verder mee investeren in de site. Zo ver kwam het niet. Cercle opteerde uiteindelijk om zelf in het oude stadion te blijven mits ombouw tot een kleiner stadion. Dit verplichtte ons als schepencollege om onze houding aan te passen.

Cercle stelde voor om het voetbalstadion om te bouwen en ter financiering een stuk anders te exploiteren door het ook voor andere diensten en zelfs voor woningen te gebruiken. Echt overtuigen deed het concreet voorstel niet, maar het gaf ons wel inspiratie. Aangezien we toch van plan waren om in een volgende bestuursperiode – uiteraard als de kiezer het wil – ook in Sint-Andries te investeren in een multifunctionele zaal, bedachten we opeens om dit te combineren met het verkleinen van het huidig stadion tot een klein stadstadion dat we kunnen verhuren aan Cercle. Zaak is nu om klaar te zijn met een concreet bouwplan op het moment dat Club verhuist naar het nieuwe stadion.

Naast ons werk om zowel Club als Cercle gerust te stellen, leek het ons ook nodig de stilte te bewaren. Publieke profilering en stellingnames hadden het dossier in het verleden genoeg geblokkeerd. Het gevaar van te vroege verklaringen blijft bestaan. Voor politici blijft het een uitdaging tijdig te kunnen zwijgen. Hoe dichter we komen bij de eerste steen van het nieuwe stadion, hoe groter de duivelse zenuwachtigheid om als

eerste het goede nieuws te brengen. Wie wil er niet de boodschapper van het goede nieuws zijn?

Toen het Olympiastadion begin 2000 vernieuwd was, koos men voor het Jan Breydelstadion als nieuwe naam. Jan Breydel was inderdaad meer Brugs dan Olympus. Ergens las ik toen ook een pleidooi voor de naam Noordzeestadion. Die naam lijkt mij – het is maar een suggestie – beter geschikt voor het nieuwe Clubstadion. **Noordzeestadion** zou nog eens benadrukken dat de grootste stad aan zee Brugge is. Het stadion past immers perfect in onze wens de stad verder richting zee te ontwikkelen.

HOOFDSTUK 5

ZEEHAVENSTAD

BRUGGE LIGT AAN DE ZEE

Terwijl de westkant van Brugge wordt aangepakt (Station, 't Zand, Beursplein), de werkzaamheden aan een nieuwe Steenbrugge-brug in het zuiden worden voorbereid, de studies en inspraak rond de bruggen van de Dampoort worden georganiseerd, denken we ook aan het noorden van Brugge.

Het voetbalstadion zal er ooit komen. De afritten van de A11, de spoorwerkzaamheden zijn de eerste stappen naar de nieuwe tekening van Brugge. Brugge groeit naar de zee. In de meeste havensteden groeien haven en stad uit elkaar. In Brugge groeien we naar elkaar toe. De komende maanden en jaren moeten we daar bewust mee bezig zijn.

Op het Havencongres van 21 mei 2015 hadden we urbanist Han Meyer als gastspreker uitgenodigd. Deze man heeft wereldwijd al veel havensteden bestudeerd. Zoals iedereen kende hij Brugge, maar hij wist niet dat Brugge ook vandaag nog een havenstad was. De link tussen Zeebrugge en Brugge had hij zelfs niet gelegd. Alle ambassadeurs, politiek geschoolde mensen, die mij als burgemeester een officieel bezoek brachten, wisten evenmin dat Zeebrugge de Zeehaven van Brugge is. Er is dus nog werk aan de winkel om van

Brugge ook in de perceptie opnieuw een zeehavenstad te maken.

Soms heb je anderen nodig om te zien wat wij niet meer beseffen. Ieder jaar probeert het Groeningemuseum een hedendaags kunstenaar te confronteren met zijn middel-eeuwse kunst. In 2015 organiseerde Musea Brugge een tentoonstelling van de Amerikaanse schilderes Ellen Harvey. Zij bestuurde via Google Earth het hele grondgebied van Brugge. Vanuit de satellietbeelden viel haar op hoeveel water er op het hele grondgebied aanwezig was. Zij maakte daar haar thema van. Ze creëerde een meterslange tegenover elkaar staande tableau. Langs de ene zijde schilderde ze de satellietbeelden na en zette ze het vele water als spiegels in de verf. Daartegenover plaatste ze een volledige tableau van spiegels met hier en daar een uitgesneden stuk waarachter ze een historische schilderij uit het depot van het Groeningemuseum tentoonstelde. Zo zag de bezoeker doorheen de spiegels van het water op de kaart van Brugge, historische reflecties van afbeeldingen van het vroegere Brugge. Meteen besepte elke bezoeker dat Brugge meer is dan het ei van de binnenstad, maar dat de stad zich breed uitstrekt tot aan de zee. Dit kunstwerk is eigendom van de Stad. Ik hoop dit prachtig werk ooit permanent te kunnen tonen in het **Cruisegebouw** in Zeebrugge.

Het Cruisegebouw wordt straks de nieuwe toegang – vanop de zee – naar Brugge en de rest van Vlaanderen. Als alles volgens plan verloopt, bouwt de firma Artes in 2016 een nieuw hoog kantoorgebouw naast de site van de oude vismijn in Zeebrugge. Er is een akkoord dat de Zeehaven van Brugge in dat gebouw ruimte zal inkopen voor een cruiseonthaal en -vertrek. Dit wordt de nieuwe poort van Brugge, de zeepoort. Dit gebouw zal dan ook meteen een soort sluitstuk van de vernieuwde Vismijnsite zijn. Als minister van Toerisme kon ik destijds al met Europees geld helpen om de Rederskaai te renoveren. Nu maken we van de hele site een nieuw stadsontwikkelingsproject. De schoonheid van Brugge moet immers

starten aan de zee. Zo vergeten we de strandwijk, het dorp en de stationswijk niet. Maandenlang hielden we ten opzichte van Elia het been stijf tot we de nodige garanties hadden dat de nieuwe centrale – het zogenaamde Stevinproject – voldoende ingekokerd en groen gebufferd zal worden. Wij zijn onze haven zeer genegen, maar dit moet samengaan met een leefbaar Zeebrugge, Lissewege, Zwankendamme, Dudzele en Koolkerke.

Met man en macht wordt dag en nacht gewerkt aan het resterend stuk autoweg. De A11 betekent dat men vanuit Antwerpen en Gent Brugge vanuit het noorden kan binnenrijden. Automatisch betekent dit een nieuwe dynamiek. Niet alleen voor de haven, maar ook voor het noorden van de stad. Plaats daar middenin een groot voetbalstadion en je krijgt nog meer nieuwe dynamiek. Dit geeft ons de kans om de stad langs het noorden verder te ontwikkelen. Denk aan de mogelijkheden van de kusttram (light rail!), denk aan de huidige werkzaamheden aan het spoor. Het noorden van Brugge wordt veel toegankelijker, het wordt interessanter om ook daar te wonen en te werken. We kunnen de haven naar de stad laten groeien en de stad tot haven. Het is onze bedoeling en overtuiging dat havenontwikkeling en stadsontwikkeling hier hand in hand kunnen gaan.

De komende jaren staan ook daar veel werkzaamheden op stapel. Het spoor van en naar zee wordt aangepakt. Het rangeerstation komt er nu vlug, maar meteen wordt het spoor meer ingekokerd door een groene berm ter hoogte van Zwankendamme en geluidschermen in Lissewege. Ondertussen blijven we in Brussel aandringen op een nieuwe sluis – het zogenaamde SHIP-project waar nu opnieuw de milieueffecten worden bestudeerd – en op de realisatie van de ondertunneling van de Expressweg ter hoogte van Lissewege.

Toen we de statuten aanpasten van het havenbedrijf MBZ hebben we meteen ook de naam verduidelijkt. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen werd Maatschappij van de

Brugse Zeehaven. Meteen werd duidelijker aangeknoopt met de geschiedenis van de Zeehaven. Wie zijn geschiedenis kent, weet dat het meer dan honderd jaar geleden de bedoeling was Brugge weer toegang te geven tot de zee door de zeehaven niet meer via Damme, maar via het noorden van de stad uit te bouwen. De naam van de haven werd Zeebrugge. Er was de bijkomende droom om aan zee naast de zeehaven ook een modern Brugge aan Zee uit te bouwen. Wat ooit de barakken voor de bouwwerkers waren, werd geen stad, maar werd de deelgemeente Zeebrugge. Een strikvraag in een quiz is: wie was de laatste burgemeester van Zeebrugge? Het antwoord is: er is nooit een burgemeester geweest, want Zeebrugge is nooit, in tegenstelling tot Lissewege, een onafhankelijke gemeente geweest. Zeebrugge is als deel van Brugge ontstaan tijdens de uitbouw van de Zeehaven. De naam van de Zeehaven werd ook de naam van een deelgemeente. En geleidelijk sprak men niet meer over de haven Zeebrugge, maar over de haven van Zeebrugge.

Met het nieuw bestuur wilden we naast een sterkere vertegenwoordiging van het schepencollege in het bestuur ook weer onderstrepen dat de haven van alle Bruggelingen is. Het is onze bedoeling niet alleen meer oog te hebben voor een schoon en leefbaar Zeebrugge als deelgemeente, maar ook meer aandacht te schenken aan Zeebrugge als haven.

In de afgelopen halve eeuw is er iets vreemds gebeurd. De Brugse burgemeesters hebben altijd een band gehad met de Zeehaven. Burgemeester Visart de Bocarmé liet zich in zijn 'burgemeesters-schilderij' afbeelden als architect van de Zeehaven van Brugge. Burgemeester Pierre Vandamme was echter de laatste burgemeester van Brugge die ambtshalve ook voorzitter van de Haven was. Na een moeilijke coalitiewissel liet burgemeester Frank Van Acker deze eer immers aan zich voorbij gaan. Ondanks het feit dat de CVP zich toen als een slechte verliezer gedroeg, liet Frank Van Acker in al zijn openheid voormalig CVP-schepen Fernand Traen niet alleen afgevaardigd bestuurder blijven, maar ook voorzitter.

Hij toonde zijn vertrouwen in de kwaliteiten en de gedrevenheid van Fernand Traen. Hij kreeg de kans de haven verder uit te bouwen. Ongewild vergrootte hierdoor de kloof tussen de Haven en de Stad.

Zelf opteerden we met het nieuwe bestuur om weer aan te knopen met de vroegere traditie. De burgemeester werd opnieuw voorzitter van de haven. Joachim Coens bleef afgevaardigd bestuurder, zeg maar CEO. En met een knipoog van de geschiedenis is de huidige burgemeester van Damme nu de uitvoerder van het beleid van de burgemeester van Brugge. Begrijp me niet verkeerd, we werken goed samen. Elk speelt zijn rol, de raad van bestuur als groep de hoofdrol. In die raad van bestuur is het Brugs schepencollege meer dan ooit sterk vertegenwoordigd. We willen benadrukken dat het economisch beleid start bij het grootste stadsbedrijf. De havenmaatschappij is voor 98 procent eigendom van de Stad. Het is dus logisch dat het stadsbestuur de leiding neemt. Meteen willen we ervoor zorgen dat de eigenaardige tegenstelling in visie tussen Haven en Stad op tal van terreinen afgeschaft wordt. Stad en Haven zijn bestuursmatig één en ondeelbaar. Wel hebben we ervoor gezorgd dat de helft van de bestuurders uit het bedrijfsleven zelf komt. De helft van het bestuur is overigens ook vrouwelijk, of mannelijk zo je wil.

De bedoeling is van de Zeehaven als internationaal, economisch bedrijf een echte grootstedelijke trekker te maken. Via een aangesteld consortium van onderzoekers hebben we een bevraging gedaan bij bestaande en potentiële klanten. Dit hielp ons om op het Havencongres van 21 mei 2015 **vier krijtlijnen voor een vernieuwd havenbeleid** voor te stellen.

We willen de banden tussen stad en haven nog versterken. Daarin kadert bijvoorbeeld het project Stadsvaart, de bouw van een Cruisegebouw en de stadsontwikkelingsvisie richting zee. Ten tweede willen we een gezamenlijke strategie van Stad en Haven inzake ontwikkeling van de industrieterreinen. Na de uitbouw van de haven zetten we volop in op de opbouw van de

haven. De werkzaamheden rond het spoor en het bespoedigen van een nieuwe sluis (het zogenaamde SHIP-project) zijn daar ook uitingen van. De derde pijler is nieuwer: we zullen zelf actiever op zoek gaan naar potentiële goederenstromen in het hinterland van West en Oost-Vlaanderen. Sommige bedrijven zijn om weerlegbare redenen meer gericht op Antwerpen dan nodig. Het is, ten vierde, zeker niet de bedoeling te gaan concurreren met Antwerpen. Integendeel, we stellen ons open voor meer structurele samenwerkingen.

Nu Antwerpen een beroep doet op veel Vlaams belastinggeld om een nieuw dok, het Saeftinghedok, te bouwen, zeggen wij vanuit Brugge dat er in onze haven Zeebrugge nog plaats voor extra containerleveringen beschikbaar is. De Vlaamse regering had oor naar onze suggestie om de beschikbare dokken slim en dus samen te gebruiken. De Vlaamse regering steunt ons voorstel om de goedkeuring van het Saeftinghedok te verbinden aan een beter gebruik van de al beschikbare dokken. Onder toezicht van de Vlaamse regering richten Antwerpen en Zeebrugge een economisch samenwerkingsverband op, een zogenaamd ESV, om samen de containermarkt te verkennen en samen aanlegplaatsen voor te stellen. Er wordt actief gezocht om de beide havens onder één kostprijs aan te bieden aan wereldspelers. We zijn dus de fase van de intentieverklaringen voorbij. Een eerste stap om zich als één havengemeenschap op te stellen is gezet.

Wij willen ons als **wereldstadhaven soepel samenwerkend** opstellen. Onze hele strategie wordt afgesteld op een snel veranderende wereld.

Het belang dat we als stadsbestuur stellen in de werking van onze Zeehaven Zeebrugge is de uiting van de wil de economische politiek in Brugge niet te herleiden tot lokale economie. We helpen uiteraard onze winkels en horeca met tal van acties en activiteiten. Samen met schepen van Economie Hilde Decler willen we een andere economische politiek voeren. Via acties onder de naam 'Handmade in Brugge' willen we de

nieuwste ontwikkelingen van moderne ambachten in Brugge in beeld brengen, promoten, stimuleren. Brugge is de ideale stad om nieuwe ambachten direct een wereldmarkt te verschaffen. Per kwartaal zitten we samen met de leidende figuren van Brugse ondernemingen om ervaringen en verzuchtingen uit te wisselen. Als stadsbestuur willen we de samenwerking tussen de hogescholen en de bedrijven bevorderen. Op economisch vlak wilden we een breuk met het verleden. Op sociaal vlak wilden we vooral het beleid van voormalig OCMW-voorzitter en huidig schepen van Onderwijs Frank Vandevoorde voortzetten. Tijd om het nieuwe besturen nader te evalueren.

HOOFDSTUK 6

HET NIEUWE BESTUREN

NAAR EEN NIEUWE ORGANISATIE VOOR EEN BETERE DIENSTVERLENING

Naast het verkiezingsresultaat was het vooral omwille van het sociale dat sp.a koos voor cd&v. Op sociaal vlak kunnen we dus zeker spreken van een voortgezet beleid. Nog meer dan vroeger concentreren we het sociale beleid binnen het OCMW. Kinderopvang en Hoeve Hangerijn hebben we ondergebracht in het OCMW. Zeker nu de voorzitter van het OCMW Dirk De fauw als schepen van Welzijn een volwaardig lid van het schepencollege is geworden.

Het huidig Brugs bestuur distantieert zich van de (a)sociale politiek van de huidige Vlaamse regering. Voor ouderen blijven we gratis activiteiten organiseren. Alle musea blijven gratis toegankelijk voor de Bruggelingen. Bij elk evenement voorzien we kaarten, niet voor de VIP's, maar voor zij die het al moeilijk hebben. Wij verhogen de prijzen voor de mensen niet.

Voor het klassiek sociaal beleid hebben we alle vertrouwen in schepen van welzijn Dirk De fauw, schepen van jeugd Franky Demon, schepen van doelgroepenbeleid Martine Matthys en schepen van sociale economie Jos Demarest. Het vroegere OCMW-beleid wordt voortgezet. Meer zelfs, we legden onszelf de **armoedetoets** op. Iedere beleidsdaad mag minstens geen

achteruitgang betekenen voor zij die het al moeilijk hebben. Dat betekent dat we bij iedere beslissing die we in het schepencollege nemen, nagaan of dit geen negatief effect heeft op de mensen die het al niet gemakkelijk hebben.

Op andere terreinen passen we overal de regel toe om zoveel mogelijk mensen te betrekken. Schepen van sport Annick Lambrecht werkt overal waar het kan in de richting van sport voor allen. Schepen van Onderwijs Frank Vandevoorde waakt over het onderwijs voor allen en schepen van sociaal-culturele verenigingen Mieke Hoste waakt over een **eerlijke verdeling** van feestmateriaal en de broodnodige ondersteuning voor alle verenigingen.

Ook wat betreft stadsbelastingen willen we het verschil maken. Zonder de stadsbelastingen voor de Bruggelingen te verhogen, willen we meer doen.

In schepen van Financiën Boudewijn Laloo vond ik een partner voor een streng financieel beleid. ‘Besparen om te investeren’ is het uitgangspunt. Brugge is immers een stad met in verhouding tot de andere steden weinig schuld. Voor de schulden hoefden we niet echt te besparen. We namen de optie toch te besparen voordat we schulden maakten. In moeilijke tijden zijn wij dus in staat te investeren en dus de werkgelegenheid aan te zwengelen.

Als enige stad in Vlaanderen maakten we een **Toekomstfonds**. We leggen geld opzij zodat we weten wat we financieel aankunnen. *Terwijl we de jarenlang aanslepende dossiers ontmijnden, verzamelden we de financiële middelen om die projecten dan ook daadwerkelijk uit te voeren.* Zolang een project niet volledig beslist was, stopten we het geld in een Toekomstfonds. Pas nadat de plannen opgesteld zijn, wordt dit geld aangesproken.

Tweede uitgangspunt is dat er geen nieuwe belastingen komen of geen belastingverhoging voor de Bruggelingen mag worden doorgevoerd. We zorgen er wel voor dat de zogenaamde

gebruikers van de stad meer bijdragen. Veel mensen komen genieten van het mooie Brugge. We willen onze stad mooi houden, maar niet enkel en alleen op kosten van de bewoners. Van de bezoekers vragen we voortaan een bijdrage. Wie hier verblijft, maar om fiscale redenen zich inschrijft in een andere (kust)gemeente, vragen we eerlijk om ook een bijdrage te leveren. Dit kunnen we een beetje doen door het verhogen van de taks op de tweede woonst.

De grootste verandering is wellicht het invoeren van een zogenaamde city-taks in plaats van een hoteltaks. Iedereen die in Brugge op vakantie verblijft, betaalt naast de huur van de kamer 2 euro per nacht. Met de hoteltaks belastten we de Brugse hotels, met de city-taks de bezoekende hotelgasten. Dit brengt 1 miljoen euro per jaar meer op. Zo kunnen we verder investeren in toerisme.

Ook voor de privé-musea zoals het chocolademuseum, het Frietmuseum, Historium, het Diamantmuseum en andere voerden we een bezoekerstaks in. We deden het voorstel de Bruggelingen ook gratis binnen te laten in een privé-museum. Het privé-museum dat onze inwoners gratis toelaat, moet minder bezoekerstaks doorstorten in de stadskas. Zo blijven we onze principes trouw: daar waar het kan gratis voor de Bruggeling (die toch al stadsbelasting betaalt) en de bezoeker laten betalen. Dit lijkt ons eerlijk.

Ondertussen gaan we spaarzaam om met ons geld. De belastingen willen we niet verhogen, de uitgaven wel. Om onszelf te dwingen meer met minder te doen, hebben we ons ook de regel opgelegd met elke pensionering van een stads-personeelslid een stap in de hervorming van de administratie te zetten. We schrappen stap voor stap zoveel mogelijk dubbelwerk tussen diensten. We willen zoveel mogelijk een goede samenwerking tussen de historisch gegroeide en vergroeide diensten nastreven. Maar daarvoor moeten we ook de administratie als structuur aanpakken. We herleiden ongeveer zestig diensten tot tien grote clusters. Eén leiding en structuur

helpen de mensen om beter het werk op elkaar af te stemmen. Wie een lokaal wil huren, moet niet meer per gebouw bij een andere dienst zijn. Wegen- en Groendienst kunnen hun werkzaamheden groeperen. Wie een vergunning nodig heeft, moet niet meer per soort vergunning een andere dienst contacteren. De structuur is volledig herdacht, de weg er naartoe gaat stap voor stap terwijl het gewone werk doorgaat. En ondertussen kweken we een andere organisatiestructuur: meer vertrouwen en communicatie van boven naar beneden en omgekeerd.

Terwijl mijn voorganger nog interviews aan het geven was over de duizenden brieven die hij getekend had, kreeg ik op 2 januari 2013, mijn eerste werkdag in het Stadhuis, al de eerste tientallen brieven voorgeschoteld. Een hele pak mappen werd op mijn bureau gedeponneerd. Aan mij om tussen de nota's met toelichting de originele brief terug te vinden die ondertekend moest worden. Het eerste wat ik dan maar ingevoerd heb, zijn de signataires. Links de dubbels met de uitleg, rechts de te ondertekenen brief, net zoals al eeuwenlang in Brussel het geval is. Het neemt meer ruimte in beslag, maar je hebt meer zicht op wat je tekent. In de weken die volgden, keek ik na waarom ik zo nodig zoveel brieven moest ondertekenen. Blijkbaar werd ik binnengezogen door een helse machine. Op maandag en dinsdag werd ik overstelpt met brieven als gevolg van beslissingen die op vrijdag in het schepencollege werden genomen. Op woensdag werd ik verondersteld alle dossiers die op vrijdag op de agenda van het schepencollege stonden, vooraf door te nemen met alle diensthoofden van de Stad. Iedere woensdag zagen de toeristen die de Gotische Zaal in het Stadhuis kwamen bezoeken, achteraan in de zaal ambtenaren zitten keuvelen. Nu en dan werd er eentje in de vergaderzaal binnengeroepen. Anderen zaten te wachten alsof het een mondeling examen was. Eenmaal de dossiers samen met de burgemeester overlopen waren, werden ze (al dan niet) klaargemaakt om op vrijdag voorgelegd te worden aan het schepencollege. Tijdens de duur van dat college overliepen de stadssecretaris en de burgemeester de dossiers nog even met

de andere leden van het college. Of toch de voornaamste dossiers. Het waren er bijna elke week een 450-tal. Niet allemaal van dezelfde grootte of orde. Ook de broodjes voor een receptie werden via een collegedossier beslist. In de late middag was de klus geklaard en kon de machine even stilvallen voor het weekend. Op maandagmorgen begon alles opnieuw. Zo bestuur je na een eindje een papieren werkelijkheid.

Bij mijn aantreden in 2013 weigerde ik in deze onoverzichtelijke malle-molen te stappen. Ik wilde direct een scheiding maken tussen bestuur en beleid. Het college van burgemeester en schepenen moet de beleidsbeslissingen nemen. Een moderne administratie wordt door de top van de administratie gestuurd binnen deze beleidslijnen. Dit bleek makkelijker gezegd dan gedaan. Stap voor stap voerden we verandering in de werkwijze door en uiteindelijk ook in de structuur.

De waarheid gebiedt mij te stellen dat de administratie zelf al een moderniseringsoefening – onder druk van alweer een Vlaams decreet – was gestart. Van onderuit, met het resultaat dat de meer dan zestig diensten kozen voor een soort managementteam van meer dan dertig mensen. Men hoeft geen grote aanhanger van een privé-initiatief te zijn om te beseffen dat zo'n structuur moeilijk soepel kan inspelen op een veranderende wereld met een veranderend beleid. Daarom dat we na de aanwerving van een nieuwe adjunct-stadssecretaris alles op alles hebben gezet om de administratie van de Stad helemaal te hervormen. Het ideaalbeeld werd getekend. Onder de noemer NENO, de afkorting voor 'Naar een nieuwe organisatie', wordt stap voor stap daar naartoe gewerkt. In het kader van een streng budgettair beleid hadden we voor onszelf de regel opgelegd gepensioneerde medewerkers niet zomaar te vervangen. Iedere pensionering is een kans om nu te kijken hoe we de diensten beter op elkaar kunnen afstemmen, zeg maar 'clusteren'.

Zo zijn we de afgelopen jaren en maanden op stap in de richting van een administratie die niet meer bestaat uit meer dan zestig naast elkaar staande diensten of cellen, maar uit tien grote clusters. Zo omvat de cluster ‘Klant’ alle loketdiensten en alle medewerkers die rechtstreeks contact hebben met de klant, zijnde de Bruggeling, bezoeker of bedrijf. We gaan niet meer uit van de stadsadministratie Brugge, maar van de groep Brugge zodat we niet enkel de administratie in enge zin groeperen. Ook de zogenaamde ondersteunende of medewerkende organisaties zijn hier van belang. Onder de cluster ‘Cultuur’ groeperen we niet alleen de dienst Cultuur, het Cultuurcentrum, de Bibliotheek, de Musea, maar ook de vzw Brugge Plus en zelfs het Concertgebouw in de mate dat we door een samenwerkingsovereenkomst gebonden zijn. ‘Toerisme’ bestaat dan niet alleen uit onze toeristische dienst, maar ook uit de vzw Meeting In Brugge en uit het team dat via Brugge Plus werkt in In&Uit, het centrale info- en reservatiepunt voor toerisme en cultuur op ’t Zand en de afdelingen in het Station en in Historium. Vroeger trok iedere dienst praktisch zijn plan voor lay-out en communicatie. Nu proberen we dit te stroomlijnen en te versterken via de cluster ‘Communicatie & Citymarketing’.

In het oude organogram waren er – zelfs over de telling bestond discussie – tussen de veertig en zestig diensten. In een poging ze te groeperen werden ze onderverdeeld in diensten die zich bezighielden met het ‘beheer’ en ‘beleid’. In de praktijk waren het vooral aparte baronieën. Elk met hun vaak volledig eigen werking en systemen voor rapportage. Een vaak dure en inefficiënte manier van werken. Één van de doelstellingen van het NENO-traject was het hervormen van de organisatiestructuur. Een leniger structuur, meer geënt op de nieuwe uitdagingen, werd ontworpen. De centrale doelstelling om de burger van dienst te zijn, werd heel letterlijk opgevat. De grote bol (cluster) Klant staat centraal in het organogram en zal fysiek te vinden zijn in het Huis van de Bruggeling. Van daaruit vertrekt alles. Alle acht extern gerichte clusters (veiligheid, stadsontwikkeling, openbaar domein, vrije tijd,

cultuur, toerisme, onderwijs, economie en welzijn) staan ten dienste van die klant. De brede band ‘ondersteunende diensten’ is er, zoals de naam doet vermoeden, om die extern gerichte clusters te ondersteunen. Denk maar aan Communicatie & Citymarketing, Financiën, Facility, enz.

En ondertussen behandelen we in het schepencollege niet meer een 450-tal dossiers gemiddeld, maar wel 150. Mijn kabinetschef verzet veel werk. Samen met de kabinetschef van de OCMW-voorzitter en de stadssecretaris maakt hij – iedere donderdag in het agendacomité – het onderscheid tussen beleids- en bestuurszaken. Het beleid is voor het college, het bestuur is de uitvoering van het beleid door een onafhankelijke administratie. Aan de diensten wordt meer vertrouwen gegeven om zelf de dagelijkse beslissingen te nemen. We vergaderen op maandag in plaats van op vrijdag. Het werk start nu in het begin van de week met de beslissingen van het college. Het college is niet het eindpunt van de productie, maar het startpunt van het werk.

Voor het publiek zal één duidelijk moment de opening aan het Station van het Huis van de Bruggeling zijn op 1 januari 2017. Voor mij persoonlijk betekent het ook een aangename rechtzetting ten opzichte van de vroegere burgemeester/politicus Frank Van Acker. De straat boven de parking heeft men ooit Frank Van Ackerpromenade genoemd naar de voormalig ere-burgemeester. Ik heb altijd getwijfeld of dit wel een juist eerbetoon was voor een man die zo belangrijk was voor de herwaardering van straten, pleinen en gebouwen in de binnenstad. De geschiedenis kent echter nog gerechtigheid. Het voornaamste adres voor de Bruggeling wordt straks de **Frank Van Ackerpromenade**.

De afgelopen jaren hebben de medewerkers van de Stad hun beste krachten gegeven om het gewone werk te combineren met de reorganisatie van hun structuur. 2016 wordt het jaar van de grote verhuis. Vanaf half 2016 wordt die ingezet. Deze

verhuis is gericht op een betere dienstverlening. Elke inwoner naar de Burg laten komen, is niet de gemakkelijkste weg.

De mensen van Mediamarkt kwamen ons vertellen dat ze hun winkel wilden verhuizen naar de Maalse Steenweg omdat zij de nadelen voelden van het succes van de randparking aan het Station in het bijzonder tijdens de blijkbaar zeer rendabele shoppingdagen. De enige winkel die geen succes had in de traditionele shoppingweekends was hun winkel aan het Station. Er is gewoon geen plaats meer op de parking op het moment dat er effectief gewinkeld wordt. Toen ontstond bij ons de gedachte dat die parking op de niet-shoppingdagen juist interessant is voor mensen die de stadsloketten opzoeken. Met andere woorden: we zagen weer een opportuniteit die een eigen probleem kon oplossen.

Het huidig bestuur wil de administratie in de binnenstad houden, in het bijzonder om het voorbeeld te geven dat de binnenstad niet zomaar een bezoekerscentrum voor toeristen is, maar een levende stad. Maar de realiteit was wel dat we een toegankelijker kantoor voor de Bruggelingen wilden. Voor de dienstverlening door de Stad zal parking geen probleem vormen. Tijdens de shoppingdagen hoeft men niet in het Stadhuis te zijn. Iemand die een identiteitskaart moet ophalen, die een vergunning nodig heeft of wat dan ook, die moet niet meer sukkelen in de binnenstad, die kan rustig terecht aan het Station. Met de auto, met de bus, met de trein, met de fiets of te voet.

In samenspraak met het betrokken personeel zoeken we ook een nieuwe uurregeling. Eén of twee avonddiensten zullen toelaten dat mensen na hun werk, na het pendelen, nog even kunnen binnenspringen. We willen zo goed mogelijk aansluiten op het ritme van de Bruggeling.

Er komt dus een Huis van de Bruggeling aan het Station. Daarnaast ook een zeg maar Huis van de Toekomst waar men alle stadsplannen kan inkijken, waar inspraak georganiseerd

kan worden. En vooral voor de toeristen blijft er ook een antenne van In&Uit in het Station.

Ondertussen gaan we in versnelling inzake digitalisering. Mensen naar een centrale plek brengen voor alle dienstverlening is een serieuze verbetering. Maar daar blijft het niet bij. We gaan nog een stap verder, want we willen immers de mensen zoveel mogelijk en op de beste manier van dienst zijn. Belangrijke aspecten hierin zijn de digitale dienstverlening en de daaraan gekoppelde administratieve vereenvoudiging. We bekeken meer dan 300 brieven, formulieren en aanvragen van alle stadsdiensten. Meer dan 60 procent ervan hebben we ondertussen al gedigitaliseerd en op de stedelijke website geplaatst. De website is dus nu een stadsloket dat 24/24 uur open is. Bewoners die persoonlijk contact verkiezen, zijn natuurlijk nog altijd welkom aan onze loketten. Zowel in het Huis van de Bruggeling als in onze deelgemeenten.

De backoffice – het werk achter het loket – blijft in de binnenstad. Het bestuur op de Burg. We koesteren het verleden, maar pakken de toekomst aan, zij het niet alleen.

HOOFDSTUK 7

DE TOEKOMST VAN BRUGGE MEEMAKEN

IDEËN, PROJECTEN, VISIE

Ieder vogel zingt zoals hij gebekt is. Iedereen heeft zijn manier van doen. Iedere burgemeester heeft zijn eigen stijl, overtuiging en visie. Als ik als burgemeester met een vogel zou worden vergeleken dan liefst met een pelikaan.

De afbeelding van de **pelikaan** vind je terug op kasten en schilderijen in het Brugse Stadhuis, op muren, tapijten, ramen, schilderijen en meubels in de Basiliek van het Heilig Bloed in de hoek van de Burg. Dit oorspronkelijk niet katholiek beeld is in de loop van de jaren het symbool geworden binnen de Bloedkapel. Maar dat is mijn punt niet. Dit maakt mijn vergelijking alleen maar wat pittiger.

Een pelikaan is niet zoals een arend. Een arend gaat breed wiekend op jacht naar zijn prooi. Een pelikaan plaatst zich schijnbaar nonchalant op die plaats naast het water waar hij weet dat de vis zal voorbijkomen en pikt hem eruit op het juiste moment. *Opportunities die zich voordoen juist aanwenden. Het is op deze manier dat we de afgelopen jaren de dossiers hebben aangepakt.* Een schijnbare nood werd een opportuniteit om er een deugd van te maken. Natuurlijk staat het beeld van de pelikaan in Brugge meer om een andere reden vooraan.

De moeder pelikaan wordt afgebeeld met een door haar zelf opengepikte borst om de jongen met bloed te voeden. Ook dit maakt het des te toepasselijker voor een politiek die er op gericht is het goede met zoveel mogelijk mensen te delen. Dat is ook de essentie van mijn politieke overtuiging. Er is echter nog een ander Brugs beeld dat ik graag gebruik om mijn manier van werken uit te leggen.

Sommige politici spreken graag over Romeinse Keizers, ik heb het liever over Brugse Poorters. De **Brugse Poorters** staan symbool voor democratie. Het was niet de edelman die ging bepalen wat het vrije leven in de stad betekende. De vrije burger in de stad, de poorter, bepaalde dit zelf in samenspraak.

Voor velen is de Romeinse tijd een inspiratiebron voor de politiek. Geschiedkundigen zeggen inderdaad dat je in de geschiedenis van het Romeinse rijk kunt lezen hoe de democratie omgevormd werd naar een dictatuur (zacht uitgedrukt keizerrijk).

De Brugse geschiedenis daarentegen is bijzonder interessant om te zien hoe in de late middeleeuwen vrijheid van gedachte (zie de vele geschriften en schilderijen) en handelen (zie de verschillende nieuwe bestuursvormen) ontstond. De Bourgondische gloriejaren van Brugge zijn bijzonder boeiend voor wie wil weten hoe een overgangstijd zoals de huidige kan evolueren naar meer democratie. Vloeibare tijden noemt men dat in de literatuur.

In veel steden wereldwijd zoeken burgers naar nieuwe wijzen van deelnemen aan het beleid. Nieuwe vormen van inspraak, zeg maar. Tijdens de gemeenteraadsverkiezingen van 2012 dook een bijzondere website op. '**Het ei van Brugge**' was een mooie woordspeling: het verwees naar de historische vorm van de Brugse binnenstad (zie kaart van Marcus Gerards) en naar het ei als symbool van een nieuw idee. Ik herinner mij de zenuwachtigheid bij de politieke partijen: was er een nieuwe Brugse partij in de maak? Zouden de te verwachten

verschuivingen tussen partijen nog meer verstoord worden? Uiteindelijk bleek het om een groep vrienden te gaan die hun bierkaartjes met ideeën vervangen hadden door een interactieve website waarop ze stap voor stap, ei per ei, tien ideeën lanceerden. En daar bleef het bij. Neen, daar bleef het niet bij.

Na de verkiezingen namen we contact met elkaar op. Tijdens de verkiezingscampagne had ik er immers al op gewezen dat we het verhaal van Brugge samen met alle Bruggelingen moesten verder schrijven. Als minister van Werk had ik in het verleden al tal van mensen samengebracht. Verwijzend naar ‘Windkracht 10’, een populaire reeks op de tv-zender één, noemden we dit project ‘Werkkracht 10’: de tien gemeenten van het arrondissement gingen in dialoog zowel met bedrijfsleiders als met culturele initiatiefnemers of welzijnswerkers. Samen werd nagedacht over de tewerkstellingsmogelijkheden in de regio. Met het project ‘**De Toekomst van Brugge**’ willen we als stadsbestuur nog een stap verder gaan. Nu willen we het over alles met iedereen hebben. Alle ideeën zijn welkom.

Ons nieuw bestuur bood aan om een kader te scheppen waardoor ideeën van Bruggelingen worden omgezet tot concrete projecten. Vandaar dat we uiteindelijk op 15 september 2014 ‘De Toekomst van Brugge’ als een vorm van open partnerschap lanceerden. Geen vaste organisatie. Geen officiële eigenaar. Maar wel voldoende structuur om te zorgen dat de ideeën niet als ballonnen weggeblazen worden.

Een adres werd ingesteld. Een eerste balans werd opgemaakt op het congres van 15 september 2014 in het Concertgebouw. Er werden 335 verschillende ideeën gelanceerd. Er werden drie gemeenschappelijke toekomstateliers opgezet waaruit elf projectgroepen ontstonden. De projectgroepen gingen snel over tot concrete acties die vaak ook aansloten bij de beleidsplannen van de Stad. Een groep startte een eerste pop-up versie van een ecohuis op. Anderen werkten rond een fietsbrug of de leefbaarheid van hun buurt. Nog anderen zetten in op de

nieuwe invulling van Cinema Liberty onder de noemer 'Zwart Huis'.

Naast het intensieve traject van de mensen uit deze groepen, gingen er verschillende nieuwe initiatieven van start in de stad. Op de Vismarkt was er voor het eerst een culinair aperitief op vrijdagavond. Iedereen kon zwemmend genieten van de Reien. Via bibliotheekkastjes op pleintjes, een geefplein en andere deelprojecten, sprong Brugge duidelijk op de kar van de nieuwe economie.

Het platform 'De Toekomst van Brugge' geeft het leven in de stad duidelijk nieuwe impulsen. Brugge kijkt de toekomst recht in de ogen, durft te ondernemen en voorziet ruimte voor nieuwe initiatieven.

Na een tweede congres op 15 oktober 2015 gaan we nog een versnelling hoger. Niet alleen met projecten, maar ook met een visie. En we wijken letterlijk met **praattafels** uit over heel het grondgebied van Brugge.

Het mobiliteitsplan was het eerste grote dossier waar we als bestuur heel duidelijk ingezet hebben op inspraak. Niet de roepers in een volle zaal, maar iedereen aan tafel met heel wat burgers, die elk hun idee hebben over de mobiliteit in hun stad. Aan die tafels gaven de mensen ideeën, maar merkten ze ook dat er verschillende meningen bestaan. Democratie aan tafel, dus. De Stad is daarna aan de slag gegaan met al deze ideeën, wat ervoor zorgt dat we nu een plan hebben dat steunt op de 1.900 opmerkingen of ideeën die binnenkwamen.

Via de website van de Toekomst van Brugge kan iedereen volgen. Zich aanmelden op het Stadhuis of op de website volstaat om uitgenodigd te worden op infomomenten, praatgroepen, lezingen, debatten, workshops en andere activiteiten. Zonder vast ritme, maar steeds met het oog op wat er beweegt in de stad. Iedereen is welkom. Ik zei het al: het is een open

partnerschap. Iedereen kan naar eigen goesting meedoen en meedenken over wat hem of haar interesseert.

Stad Brugge biedt dus een platform aan. Een klankbordgroep bestaande uit geëngageerde Bruggelingen uit verschillende maatschappelijke hoeken en interesses. De klankbordgroep graaft het kanaal om de ideeën erin te laten stromen. De groep verbindt en inspireert. En zo nodig neemt het schepencollege een ondersteunende beslissing.

De kunstwerken van de Triënnale toonden nieuwe vormen van leven in de publieke ruimte (op het water, naast het water, in constructies gemaakt van oude materialen, in de bomen enzovoort). Hiermee sloten ze nauw aan bij het nieuwe thema van de Toekomst van Brugge. De komende maanden stellen we samen met de Bruggelingen **een nieuw gemeentelijk structuurplan** op. We bekijken de hele structuur van onze stad. Van de zee tot Zedelgem en terug. De vragen die we aan de bewoners voorstellen: waar kunnen we nog huizen bij laten zetten, waar meer parken en pleinen, waar industrie... Kortom, hoe maken we samen – de komende tientallen jaren – de nieuwe stad.

De sfeer van de Triënnale zorgde er alvast voor dat ook de jongeren mee in de boot stapten. Met de hulp van de vzw Entrepot sloten een paar jongeren zichzelf op om over de stad na te denken. Ze kwamen naar buiten met voorstellen om parken en pleinen anders te gebruiken. **'Hack the city'** was hun alleszeggende project. In hun manifest lees je hun bezorgdheid over de toekomst. Jongeren maken zich zorgen over de toekomst van onze planeet, maar dit houdt hen niet tegen om zich in te zetten voor een beter leven in ons kleine hoekje op de planeet.

EEN STERK BRUGS VERHAAL

Eenmaal burgemeester kijk je met nog meer interesse naar burgemeesters van andere steden en lees je met nog meer interesse de geschiedenis van de Brugse burgemeesters. Er bestaat niet één type van burgemeester. Iedereen blijft zichzelf, dit lijkt mij ook goed.

Mijn aanpak probeer ik in dit boek te verduidelijken. Ik las ooit in de krant dat het moeilijk is om een burgemeester na twee jaar te beoordelen. Drie jaar maakt het misschien wat makkelijker. Het is niet aan mij om mezelf te beoordelen. Dit is niet meer dan mijn persoonlijk verslag. Een volledig verslag vindt u in de verschillende officiële jaarverslagen.

De komende drie jaren vragen een andere inzet dan de eerste drie jaren. Er wordt anders gewerkt. Er wordt niet meer gedebatteerd over alle grote investeringen. Ze zijn beslist, ze moeten uitgevoerd worden.

We hebben ons geconcentreerd op de herschikking van de begroting en de hervorming van de administratie en vooral het deblokkeren van veel dossiers uit het verleden. De volgende drie jaren zullen we ons vooral moeten concentreren op de uitvoering van veel

werkzaamheden en vooral dus het op elkaar afstemmen van al deze werkzaamheden.

In het noorden heb je de afwerking van de A11 en de spoorwerken ter hoogte van Zwankendamme en Lissewege. In het oosten heb je de afwerking van de fietstunnels om en bij het Station (onder het spoor en onder de Koning Albert I-laan). Ondertussen starten ook de werkzaamheden voor het nieuwe 't Zand, aansluitend het Beursplein en de uitbreiding van de ondergrondse parking, en de renovatie van het oude politiebouwwerk in de Hauwerstraat, zeg maar het studentenhuus en vrijzinnig huus. Dieper in de stad zullen ondertussen de Noordzandstraat en Geldmuntstraat volledig vernieuwd zijn. Richting zuiden zullen we de werkzaamheden aan de Katelijnestraat programmeren. En verder uit de binnenstad hopen we samen met de minister op de eerste spadesteek voor de nieuwe Steenbrugge-brug.

Tezelfdertijd zullen we stap voor stap het mobiliteitsplan uitvoeren. Iedereen begrijpt dat dit niet volledig rond kan zijn vóór 2018. Veel zal al vastliggen voor later. Meer zelfs, als het enigszins lukt, hebben we voor de komende tien jaar ook een nieuw Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan samen met de bevolking uitgewerkt.

Alle kleine maar ook grote plannen willen we immers verder ontwerpen samen met de bevolking. Onder de noemer “De Toekomst van Brugge” willen we samen aan **een sterk Brugs Verhaal** blijven schrijven. *Kortom, Brugge mee maken en meemaken.*

Renaat Landuyt
Burgemeester van Brugge

Zondag 13 december 2015



Renaat Landuyt (°1959) was van november 1991 tot juli 1999 lid van de Kamer van volksvertegenwoordigers. Van juli 1999 tot juli 2004 was hij Vlaams minister van Werk en Toerisme en vanaf 2003 viceminister-president. Na juli 2004 was hij tot december 2007 federaal minister van Mobiliteit en Noordzee. Vanaf 2008 was hij opnieuw lid van de Kamer van volksvertegenwoordigers. Momenteel is hij lid van het Vlaams Parlement sinds juni 2014.

Sinds 1 januari 2013 is hij burgemeester van Brugge. In dit boek geeft hij persoonlijk verslag van de eerste drie jaren als burgemeester en kijkt hij ook drie jaren vooruit.