

Beste lezer,

Wat u hieronder zal lezen is het stadsprogramma voor de PVDA in Brugge. Voor het eerst sinds 2006 komen wij weer op voor de gemeenteraadsverkiezingen. 2012 kwam voor ons nog te vroeg. Toen was onze afdeling nog niet sterk genoeg om een verkiezingscampagne op zich te nemen. 6 jaar later kunnen we uitpakken met een afdeling die meer dan 100 leden heeft in de stad, met drie werkingen in zowel de stad als in de bedrijven in de stad. Een afdeling die mee het debat voert en aanvoert als het gaat over betaalbaar wonen in de stad. Een afdeling die volop gaat voor een stad op mensenmaat.

Dit stadsprogramma schrijft zich in in de traditie van Tijn Uilenspiegel: als rebelse geuzen verzetten we ons tegen de neoliberale politiek van projectontwikkelaars en marketeers die al vele jaren de steden in heel België aandoet, en die zich zeer duidelijk uit in Brugge. Brugge wordt meer en meer een stad die geschikt is voor ansichtkaarten, maar niet langer voor haar inwoners. De prijzen voor woningen worden te duur, er is geen vangnet meer voor wie uit de boot valt en de stad is slechts bereikbaar voor zij die een auto hebben, en zelfs dan is het moeilijk plek te vinden.

Dit programma komt niet uit het hoofd van enkele 'verlichte geesten' of van een marketingbureau, maar van onze leden en sympathisanten die met de voeten op de grond in de wereld staan en de 500 enquêtes die wij in heel Brugge gedaan hebben in het najaar van 2017. Het werd opgebouwd rond drie speerpunten: betaalbaar wonen, armoedebestrijding en mobiliteit, en werd aangevuld doorheen onze gesprekken met zeven andere thema's: klimaat, leefmilieu, gezondheid, tewerkstelling, democratie, solidariteit met het buitenland en jongeren

Veel leesplezier

Mieke Van Hoorde
lijsttrekker gemeenteraadslid PVDA Brugge

1 WONEN IS EEN BASISRECHT, BETAALBAAR WONEN ON PRESTIGEPROJECT

Standpunt

Een stad is een plaats waar mensen wonen en samenwonen. Wonen zou een basispijler van een stedelijk beleid moeten zijn. Maar dat is niet zo. In Brugge schieten de woonprijzen steeds verder de hoogte in. Jonge gezinnen, ouderen, alleenstaanden, kortom alle mensen met een laag inkomen kunnen nog met moeite terecht op onze huurmarkt. Momenteel zijn er in de Breydelstad wachtlijsten van 5 tot 7 jaar om in een sociale woning terecht te kunnen. Het stadsbestuur steekt de kop in het zand en is vooral bezorgd om de winstmarges van projectontwikkelaars. Investeren in een goede woning betaalt zich nochtans dubbel en dik terug. Wij willen dat de stad radicaal van koers verandert en het heft in eigen handen neemt. Met een ambitieus plan voor betaalbaar wonen. Een stad met voldoende woningen van goede kwaliteit.. Wij willen een stad die komaf maakt met de onveilige situaties, met de vochtproblemen en de gevolgen daarvan voor de gezondheid. Een stad met een stedelijke wooncoöperatie die zelf instaat voor de bouw en renovatie van betaalbare woningen. Een woonstad op “Mensenmaat”.

Wat we willen

Eén. Een huurprijzenraster en woonkeuringslabel op de huurmarkt

- Wij willen dat de Vlaams regering een raster van huurprijzen opstelt en met dat raster de huurprijzen begrenst aan de hand van objectieve criteria, zoals de kwaliteit van de woning en het aantal kamers.
- In afwachting van een huurprijzenraster van de Vlaamse regering, stellen we in Brugge zelf een raster van huurprijzen beschikbaar. De stad promoot dit raster actief voor de verhuringen op haar grondgebied.
- We leggen een conformiteitsattest op voor elke huurwoning. Zoals elk voertuig op de weg, krijgt ook elk verhuurd pand controle op de kwaliteit. Er komen extra woontoezichers om het aantal controles gevoelig op te drijven.
- De stad beheert zelf een website met alle woningen die te huur zijn. Met kwaliteitslabel en met vermelding van de huurprijs.
- Woningen die niet voldoen, worden geregistreerd als ongeschikt of onbewoonbaar. De heffingen op ongeschikte of onbewoonbare woningen worden verhoogd, en effectief geïnd.

Twee. Nultolerantie voor leegstand

- Met permanente controles bestrijden we commerciële leegstand en woningleegstand. Zo komen we ook tot een correcte registratie.
- We verhogen het bedrag van de leegstandsheffing en verminderen het aantal vrijstellingen.
- Wooneenheden die langer dan drie jaar leegstaan, geven we in handen van de stedelijke wooncoöperatie.
- We actualiseren het leegstandsregister, we verhogen het aantal stedelijke medewerkers en ook burgers kunnen leegstand mee signaleren.

Drie. Een ambitieus beleid voor moderne sociale huisvesting

- Met de sociale huisvestingsmaatschappijen zorgen we ervoor dat we in Brugge aan minimaal 9 procent sociale huurwoningen komen.
- Bij nieuwbouwprojecten waarvan de stad partner is, leggen we een minimum van een derde sociale huurwoningen op. Dit doen we ook bij grote nieuwbouwprojecten zoals de Weylerkazerne.
- We beperken de structurele leegstand in de sociale huisvesting door een gefaseerde planning van de renovaties en voldoende financiering.
- We bevriezen de huurprijzen van sociale woningen en plafonneren de gemeenschappelijke kosten (de huurlasten) op maximaal tien procent van de huurprijs.
- We versterken de woonzekerheid van de sociale huurders, in plaats van ze af te bouwen.

Vier. Een actieve stedelijke vastgoedpolitiek

- We verbieden de verdere verkoop van stadsgronden en stadsgebouwen, zoals de Ryelandtzaal.
- Concessies aan projectontwikkelaars worden alleen vergund via erfpacht. Zo blijven publieke gronden in publiek bezit.
- We richten een “Wooncoöperatie” op die zelf instaat voor de bouw, renovatie en isolatie van woningen. Door enkel subsidies te geven aan de sociale verhuurkantoren gaan we het tekort aan sociale woningen niet oplossen.
- Bij nieuwbouwprojecten van de stedelijke wooncoöperatie voorzien we twee derde betaalbare woningen (naar het Weense SMART-model) en een derde sociale woningen.
- We laten het voorkeepsrecht van gronden in de eerste plaats gelden voor verwerving van gronden en gebouwen voor de huurmarkt.

Visie

Uit onze Grote Bevraging is gebleken dat het thema 'betaalbaar wonen' het grootste pijnpunt in Brugge is. Dat het thema zo hoog scoort, verwondert ons niet. Wonen is onbetaalbaar geworden en een oplossing komt niet in zicht zolang we geen radicaal ander beleid zullen voeren. De vastgoedsector herontdekt de stad en mikt op het rijke segment van de bewoners. Daardoor is er in die prijsklasse een overaanbod. Dat trekt de gemiddelde huurprijzen dan weer omhoog.

Alleenstaanden, starters, nieuwkomers, eenoudergezinnen, werkzoekenden, ouderen met een mager pensioen, grote gezinnen... ze zijn allemaal aangewezen op de onderkant van de woningmarkt. Kortom, het aanbod voldoet gewoon niet aan een zeer groot gedeelte van de vraag naar gepaste woningen. De vrije markt lost het woningprobleem niet op. Integendeel, de sociale woningbouw is het kind van de rekening, wachtlijsten worden alleen maar langer.

Betaalbaar wonen, dat zou een prestigeproject moeten worden voor onze stad. Daar hebben we een ambitieus plan voor betaalbaar wonen voor nodig. Een plan met vier pijlers: (1) de instelling van een wooncode op de private huurmarkt, met een objectieve huurprijsbepaling en een woonkeuringslabel; (2) een nultolerantie voor leegstand van woningen en gebouwen; (3) een ambitieus plan voor moderne sociale huisvesting; (4) een actieve stedelijke vastgoedpolitiek met een Stedelijke Wooncoöperatie.

Elke geïnvesteerde euro in goed wonen is op twee à drie jaar terugverdiend, zo toont een Europese studie. Logisch. Want wie slecht woont, wordt door de ongezonde woonomstandigheden sneller ziek. Gezinnen die in een te kleine ruimte wonen, hebben meer stress. Omdat kinderen daar niet rustig kunnen studeren, is er ook meer schooluitval. En meer werkverzuim, omdat ziektes sneller worden doorgegeven. Allemaal kosten waar je als stad minder op moet uitgeven. We moeten af van het idee dat sociale woningen er enkel zijn voor de behoeftigen en moeten een werkbare balans vinden waar mensen met een hoog inkomen perfect kunnen leven naast mensen die het niet zo breed hebben.

Eén. Een huurprijzenraster en woonkeuringslabel op de huurmarkt

Eén Bruggeling op drie huurt zijn woning. De private huurmarkt is groot. Er zijn weinig regels en er is nog minder controle. Hier heerst de Far West van het kapitalisme. Gevolg: de helft van de Brugse huurders besteedt meer dan 30% van hun inkomen aan hun huur. Vele Brugse bewoners hebben financiële problemen omdat wonen te duur is.

Het is dan ook al te gek dat er vandaag geen enkele beperking bestaat op de huurprijs die een verhuurder kan vragen. Vijfhonderd euro voor een krot van een studio, dat kan vandaag. Het wordt nergens verboden. Wij willen dat de Vlaamse regering een raster van huurprijzen opstelt zodat huurprijzen bepaald kunnen worden op basis van objectieve criteria: de kwaliteit van de woning, het aantal kamers, het comfort, energiezuinigheid... We geven elk criterium een aantal punten en elk

punt komt overeen met een vaste som. Zo kunnen we de huurprijs samenstellen. Respecteert de verhuurder het raster van de huurprijzen niet, dan moet de huurder het recht hebben zich tot een rechter te wenden om het te doen respecteren.

Akkoord, dat is een bevoegdheid van de Vlaamse regering. Maar moeten we daarop wachten? In voorbereiding van een Vlaams huurprijzenraster willen we dat het stadsbestuur een eigen raster van huurprijzen opstelt. We stellen dat raster beschikbaar en promoten het. Zo staat de private huurder sterker.

Wij willen alle verhuurde woningen in de stad gecontroleerd zien. Daarom verhogen we het aantal woontoezichers. We bemannen de dienst Woontoezicht met maatschappelijk werkers die de huurders van ongeschikte of onbewoonbare panden begeleiden om een nieuwe woning te vinden.

Eigenaars van woningen die niet in orde zijn met de normen van de Vlaamse Wooncode, verplichten we hun woning op eigen kosten in orde te maken. Doen zij dat niet, dan moeten zij hogere boetes krijgen en verplicht worden hun pand in handen te geven van de stedelijke wooncoöperatie. We laten de stad en het OCMW investeren in sociale tewerkstellingsprojecten om deze woningen bewoonbaar te maken.

We maken een woonsite van de stad, een website waarop huurwoningen worden aangeboden, we geven een 'groen label' aan alle woningen met een conformiteitsattest. Dat is goed voor iedereen: voor mensen op zoek naar een goede huurwoning, en ook voor alle goed-menende eigenaars. Deze woonsite toont ook de richt-huurprijs, via het raster voor huurprijzen. Zo kan de stad het aanbod aan huurwoningen mee sturen.

Twee. Nultolerantie voor leegstand

Ook de leegstand moet in Brugge aangepakt worden. Ondertussen zijn duizenden gezinnen op zoek naar een betaalbare woning.

Wij willen de heffing op leegstand verhogen. Het basisbedrag in Brugge bedraagt amper 1500 euro voor een volledige woning. In Mechelen is dat 3750 euro. Er zijn ook te veel vrijstellingen op die leegstandsheffing. We willen die beperken. Daarbij ontzien we mensen die niet de nodige middelen of expertise hebben om de nodige renovaties uit te voeren. Maar voor vastgoedbedrijven verdubbelen we de leegstandsheffing. Ook de heffing op onbebouwde gronden willen we verdubbelen. De opbrengst investeren we in projecten voor betaalbaar wonen.

Bij structurele leegstand van langer dan drie jaar nemen we ingrijpende maatregelen. De betrokken eigenaars kregen al enkele jaren de kans zich om in regel te stellen. De stad draagt deze wooneenheden in de eerste plaats over aan sociale huisvestingsmaatschappijen of aan het sociaal verhuurkantoor. Zo kunnen we het aanbod sociaal wonen of betaalbaar wonen op de huurmarkt vergroten.

Er is ook nog veel verborgen en ongeregistreerde leegstand. Wij willen een actieve prospectie door stedelijke diensten naar leegstand. We richten ook een meldpunt op voor burgers. Want alleen bij een correcte registratie kan er sprake zijn van een correcte heffing.

Drie. Een ambitieus beleid voor moderne sociale huisvesting

Wonen is een universeel basisrecht. De overheid heeft de plicht dat recht op wonen te garanderen. Er is schaarste op de woningmarkt en die jaagt de prijzen naar omhoog. De stad telt vandaag amper 3647 sociale woningen. Het mag dan niet verbazen dat de meest voorkomende eisen bij onze grote bevraging degene waren om het aanbod van sociale woningen te vergroten: namelijk door de bouw van nieuwe sociale woningen en het overdragen van leegstaande gebouwen naar de woonmarkt.

Het doel van sociale huisvesting is altijd geweest: betaalbare huurwoningen voor iedereen mogelijk maken. In 1961, toen voor het eerst inkomensgrenzen voor een sociale huurwoning vastgelegd werden, kwam nog 60 procent van de bevolking in aanmerking voor een sociale woning. Wij willen de sociale huisvesting veel ruimer uitbouwen. Dan kunnen we ook de inkomensgrenzen weer optrekken. Mensen met een modaal inkomen vinden dan weer een plaats in ons moderne sociale huisvestingsbeleid. Door hogere inkomenscategorieën toe te laten, zullen op termijn ook de huurinkomsten voor de sociale huisvestingsmaatschappijen stijgen.

De Vlaamse regering laat 84 procent van de woonsubsidies naar eigenaars vloeien. Niet meer dan 14 procent gaat naar sociale huisvesting en maar 2 procent gaat naar de private huurmarkt. Zo'n scheeftrekking bestaat in geen enkel ander land. Wij willen hier een ommekeer en geven sociale huisvestingsmaatschappijen meer middelen voor de bouw en renovatie van sociale woningen.

De rechtse partijen laten alles over aan de private ontwikkelaars, de vriendjes van de vastgoedbeurzen. Als de stad iets rond sociale huisvesting moet doen, dan is het minimaal. Sociale woningen worden meer en meer bestempeld als 'een tijdelijke noodoplossing'. Stadsbestuur en Vlaamse regering proberen van sociaal wonen een sociale lepra te maken. Nochtans zijn onderzoekers en specialisten, mensen uit het middenveld ervan overtuigd dat we naar meer sociale woningen moeten.

Volgens de Vlaamse regering moet elke gemeente minstens 9 procent sociale huisvesting voorzien. Dat is echt een minimumdrempel. Lager kan niet. De meeste grootsteden in Europa tellen meer dan 20 procent sociale huisvesting. Brugge haalt de 9-procentdrempel niet. We haalden 6,8 % in 2016.

Daarnaast voorzien we minimaal een derde sociale woningen bij alle nieuwe grote private bouwprojecten waar de stad partner is (bijvoorbeeld door inbreng van grond). In de projecten van de stedelijke wooncoöperatie voorzien we een derde sociale woningen en twee derde betaalbare huur- en koopwoningen.

We renoveren bij grote renovatieprojecten eerst de leegstaande woningen zodat bewoners die al tientallen jaren in een wijk wonen, daar ook kunnen blijven wonen. We maken vooral gebruik van

‘zachte’ renovaties met een beperkte impact op de huurders, zodat ze zo veel mogelijk in hun huis kunnen blijven wonen.

Ook voor veel sociale huurders neemt de huur een flinke hap uit het budget. De bijkomende gemeenschappelijke kosten – de huurlasten – maken de factuur dikwijls te zwaar. We bevriezen daarom de huidige huur van sociale woningen en plafonneren de huurlasten op 10 procent van de huurprijs.

Vier. Een actieve stedelijke vastgoedpolitiek

We verbieden de verkoop van stadsgronden en -gebouwen

Bouwen doe je niet in het luchtledige. Om het aanbod van betaalbaar wonen te kunnen uitbreiden, heeft een stad grond nodig. We stoppen met de uitverkoop van onze stad aan de projectontwikkelaars. Wij houden publieke gronden in publiek bezit. We hebben een overzicht nodig van alle stadsgronden en van de braakliggende gronden in eigendom van overheidsbedrijven.

Wij willen concessies aan projectontwikkelaars alleen nog vergunnen via erfpacht, zoals in Amsterdam en Wenen. Dat erfpachtsysteem heeft minstens vier voordelen: we kunnen de criteria bepalen van wat er gebouwd moet en mag worden; we beperken de speculatie; we werken prijs dempend en we verkrijgen inkomsten die we dan weer in andere projecten rond betaalbaar wonen kunnen investeren. Vier vliegen in één klap.

We halen inspiratie bij de Weense SMART-woningen

‘We zouden op de woningmarkt een goed R4’tje moeten hebben,’ verzucht architectuurprofessor André Loeckx. Hij bedoelt: een toegankelijke, betaalbare en kwaliteitsvolle vorm van wonen die de grote meerderheid van de mensen zich kan permitteren. Zeker in Brugge hebben we dat nodig. In het stadsbudget van 2018 wordt 400.000 euro uitgetrokken om woningen betaalbaar te maken, en het stad vult dit slechts in door samen te werken met de sociale verhuurkantoren. Ter vergelijking: de jaarlijkse huur van het Huis van de Bruggeling kost 700.000 euro.

Nochtans kan Brugge inspiratie halen uit de SMART-woningen in Wenen. Daar wordt bewust gekozen voor compacte, goedkope huisvesting. De inrichting van die SMART-woningen is modulair: ze kan wijzigen als de gezinssituatie wijzigt. De oppervlakte van elke wooneenheid wordt op die manier optimaal benut. Er is een groot eigen terras voor alle wooneenheden; er zijn gezamenlijke voorzieningen zoals fietsenstalling, groene zones, een extra aparte leefruimte en keukens voor familiefeestjes... De SMART-woningen hebben een minimale ecologische voetafdruk. Ze zijn bestemd voor eenoudergezinnen, ouderlingen en alleenstaanden. Kortom, voor de groepen met de hoogste woonnood.

We richten een Brugse Wooncoöperatie op

Projectontwikkelaars en bouwbedrijven focussen op de hogere inkomens en zorgen voor een spiraal van oververhitting van de prijzen. De stad moet daarop ingrijpen. Hoe? Door een stedelijke maatschappij op te richten die zelf woningen bouwt en beheert. Ze voert ook zelf renovatie- en isolatiewerken uit. Deze stedelijke maatschappij kan ook werken uitvoeren voor private eigenaars. Dan schiet ze de kosten voor en de eigenaar betaalt die daarna terug met het geld van de besparing op huur en energie.

Wij organiseren de stedelijke woonmaatschappij als een wooncoöperatie. Zowel de stad, de sociale huisvestingsmaatschappijen, als de huurders en eigenaars zijn coöperant. Zo betrekken we de bevolking bij het woonbeleid. De Brugse Wooncoöperatie moet democratisch en transparant werken. De vergaderingen ervan zijn integraal te volgen via livestream en de documenten zijn openbaar. In een publiek register worden alle contacten met private ondernemingen bijgehouden. De algemene vergadering verkiest de bestuursleden en kan ze ontslaan als gesjoemel wordt vastgesteld.

2 VOOR EEN STAD ZONDER ARMOEDE

Standpunt

Wat moet het komende stadsbestuur prioritair doen? De armoede aanpakken! Zo luidde het duidelijke antwoord van de Bruggelingen in onze Grote Bevraging. Armoedebestrijding is volgens de Bruggeling na betaalbaar wonen de meest dringende prioriteit. Maar armoede is ook de olifant in de kamer. De politiek zwijgt erover en voert een bestraffend beleid van 'eigen schuld, dikke bult'. Wij niet, wij willen mensen versterken. Wij zetten volop in op wonen, op werk, op gezondheid, op onderwijs en op ontplooiing. Daar worden mensen sterker van, en de stad ook. We openen laagdrempelige wijkhuizen waar mensen terechtkunnen. We herbevestigen en verruimen de verantwoordelijkheid van het OCMW in het garanderen van de grondrechten. We zorgen ervoor dat de stedelijke dienstverlening bereikbaar, begrijpelijk en behulpzaam is. En dat rechten automatisch worden toegekend. We garanderen het recht op wonen, en zorgen ervoor dat ook mensen in een kwetsbare positie een job hebben. We garanderen de toegang tot water en energie als mensenrecht. Kortom: we bestrijden de armoede, niet de armen.

Wat we willen

Eén. Een wijkhuis in elk stadsdeel

- We richten wijkhuizen op in Brugge en elke deelgemeente, met maximaal 10 000 inwoners per wijkhuis. Een wijkhuis voorziet in een brede en laagdrempelige dienstverlening.
- Het wijkhuis helpt bij administratieve problemen via het concept 'koffie en papieren'. Bij een kop koffie of thee krijgen mensen hulp om officiële papieren in orde te maken, om de energiefactuur uit te pluizen en om andere problemen op te lossen.
- In het wijkhuis voorzien we budgetbegeleiding, woonbegeleiding, arbeidsbegeleiding, begeleiding bij energie- en waterproblemen, hulp bij onderwijs en opvoeding en laagdrempelige medische hulp door verpleegkundigen.
- Met huisbezoeken en straathoekwerk gaan we Brugge in om mensen te bereiken die de weg naar het wijkhuis niet vinden. Met buurtwerkers bouwen onze wijkhuizen aan een sterke, warme en solidaire stad.

Twee. Het OCMW draagt de verantwoordelijkheid

- We herbevestigen en verruimen de eindverantwoordelijkheid van het OCMW in het garanderen van een menswaardig bestaan voor iedereen die op het grondgebied verblijft. Het OCMW moet – ook in de nieuwe vorm – de regie opnemen in het lokaal sociaal beleid en moet het middenveld daarbij als partner betrekken.
- Iedereen met een hulpvraag moet bij het OCMW terecht kunnen voor hulp en begeleiding. Uitgangspunt daarbij is dat ieders sociale grondrechten gegarandeerd worden.
- Het leefloon moet gegarandeerd zijn voor iedereen met een (gezins)inkomen beneden de Europese armoedegrens. De stad streeft ernaar het leefloon op te trekken tot boven de Europese armoedegrens via een aanvullende financiële steun.
- Wij kanten ons tegen elke poging om het OCMW verder te politiseren via de gemeente of verder te verzelfstandigen via Mintus.

Drie. Drie B's in de hulpverlening: behulpzaam-bereikbaar-begrijpelijk

- We maken de dienstverlening bereikbaar qua afstand. Maar je moet ook kunnen binnenwandelen voor een afspraak, we werken dus niet alleen met digitale afspraken.
- De dienstverlening moet begrijpelijk zijn. Geen moeilijke woorden en geen jargon, geen digitale doolhoven, maar hulp op maat, aangepast aan ieders behoefte. Met een tolk als dat nodig is.
- We maken de dienstverlening behulpzaam: ambtenaren en loketbedienden vertrekken niet vanuit regelgeving maar werken proactief.
- Waar maatschappelijke begeleiding nodig is, moet er ruimte zijn voor een vertrouwensband met de hulpverlener en moet de continuïteit gegarandeerd worden.

Vier. Automatische rechtentoekenning

- We organiseren het zo dat de verschillende rechten automatisch toegekend worden. Dat kan relatief gemakkelijk online.
- We passen het 'only-once-principe' toe: als je een papier eenmaal binnenbrengt, moet het ook gebruikt kunnen worden voor andere aanvragen. Dat maakt het leven voor iedereen eenvoudiger, ook voor de administratie

Vijf. Het recht op wonen garanderen voor allen

- We zorgen voor woonbegeleiders in onze wijkhuizen. Zij helpen het recht op degelijke huisvesting te vrijwaren. Er is evenveel woonbegeleiding nodig als gezins- en bejaardenhulp.
- Verhuurders stimuleren we de maatschappelijke dienstverlening te informeren van zodra een huurder twee maanden huurachterstand heeft. Uithuiszetting kan alleen als er toegang tot een andere woning is.

- We organiseren het hele jaar door een noodopvang voor dak- en thuislozen. Deze opvang is zonder voorwaarden en zonder drempel toegankelijk en biedt ook overdag onderdak.
- We richten een aparte dienst “Housing First” op, die volgens de internationale regels kan werken. Wie bij de noodopvang aanklopt, moet binnen de drie maanden toegang krijgen tot een woning.

Visie

Aanpak van armoede stond hoog op de lijst van prioriteiten van de Bruggeling volgens onze Grote Bevraging. Ook bij wie niet rechtstreeks zelf met armoede te maken heeft. Iedereen wil dat een volgende stadsbestuur prioritair inzet op armoedebestrijding.

Brugge is een rijke stad, waar het goed is om te leven. Maar het is ook een stad waar de tweedeling tussen arm en rijk groeit, het grootste deel van de bevolking maakt zich zorgen over hun financiën. Op het einde van het inkomen is er dan stevast een stukje maand over, en dat zorgt telkens opnieuw voor veel stress.

Een te laag inkomen zorgt voor allerlei problemen. Wie een woning van slechtere kwaliteit moet huren en slecht woont, wordt sneller ziek. Gezinnen met een te kleine woonruimte hebben meer stress. En dat kinderen niet rustig kunnen studeren, leidt tot meer schooluitval. Mensen in armoede hebben meer kans op chronische ziektes zoals suikerziekte of hartziektes. Arm zijn maakt ziek en ziek zijn maakt arm.

Een dak boven je hoofd dat ruimte en rust biedt. Een baan die werkzekerheid biedt en een loon waar je mee rondkomt. Toegang tot een betaalbare gezondheidszorg en tot een onderwijs met kleinere klassen. Dat zijn allemaal essentiële elementen om mensen een toekomst te bieden. Daar zijn structurele maatregelen voor nodig. Maar ook de stad heeft handvaten in de strijd tegen armoede. Haar sterkte is dat ze dicht bij de mensen staat, of zou kunnen staan. Wonen, werk, gezondheid, onderwijs en ontplooiing: het zijn essentiële mensenrechten. We hebben het hier specifiek over mensen in een moeilijke sociale situatie, voor hen is er veel mogelijk.

Eén. Een wijkhuis in elk stadsdeel

Al zijn er veel geëngageerde hulpverleners op het terrein, toch is de hulp vaak moeilijk toegankelijk. Mensen komen niet rond, stapelen schulden op, maar weten niet waar ze hulp kunnen vragen of waar ze recht op hebben. De lokale dienstencentra van Mintus nemen die rol nu op zich, maar dit concept moet uitgebouwd en uitgebreid worden.

In de dienstverlening toont een stad haar kwaliteit. Een toegankelijke hulp- en dienstverlening helpt vermijden dat mensen verder wegzakken in de problemen. Wij willen een brede, laagdrempelige dienstverlening dicht bij de mensen brengen. Met wijkhuizen in de stad en in elke deelgemeente en met maximaal 10 000 inwoners per wijkhuis. Zo'n wijkhuis is deels ook een buurthuis. Het ziet erop toe dat de sociale grondrechten van elke inwoner uit groot Brugge waargemaakt worden. Met het concept 'koffie en papieren' helpt het wijkhuis bij administratieve problemen. Bij een kop koffie of thee krijgen mensen hulp om officiële papieren in orde te maken, om de energiefactuur uit te pluizen en om andere problemen op te lossen. Via een 'rechtenverkenner' gaat het wijkhuis samen met de mensen na of ze wel alle sociale tegemoetkomingen krijgen waar ze recht op hebben. In het wijkhuis voorzien we budgetbegeleiding, woonbegeleiding, arbeidsbegeleiding, begeleiding bij

energie- en waterproblemen, hulp bij onderwijs en opvoeding, en laagdrempelige medische hulp met verpleegkundigen.

Vanuit zo'n wijkhuis gaan buurtwerkers met huisbezoeken en straathoekwerk de stad in om mensen te bereiken die de weg naar het wijkhuis niet vinden. Zij kunnen ook specifieke noden van de wijk detecteren waar een wijkhuis dan verder in moet investeren.

Via het buurthuis en de buurtwerkers bouwt het wijkhuis aan een sterke en warme, solidaire stad. Het organiseert ontmoetingsmomenten en -activiteiten, zodat de mensen uit de stad elkaar beter leren kennen. Op die manier pakt het de eenzaamheid van veel mensen aan en werkt het ook aan een betere veiligheid en aan de samenhang. Een win-winsituatie voor de mensen en voor de stad.

Twee. Het OCMW draagt de verantwoordelijkheid

Onze samenleving heeft een laatste vangnet nodig voor mensen in sociale moeilijkheden, zodat iedereen die nood heeft aan hulp, gepaste dienstverlening krijgt. De maatschappelijk werkers van het OCMW ervaren een 'verzaking'. Ze krijgen minder ruimte voor menselijk contact en voor opvolging en moeten meer tijd investeren in administratie, zelfredzaamheidsmatrixen en screenings. Maar maatschappelijk werk is in de eerste plaats mensenwerk en geen computerwerk.

Wij willen dat de stad en het OCMW opnieuw hun eindverantwoordelijkheid opnemen om een menswaardig bestaan te garanderen voor elke stadsgenoot. Dat ze de regie in het lokaal sociaal beleid opnemen. En het middenveld daarbij betrekken als partner en niet als 'onderaannemer' of 'brandblusser'.

Wij willen de leeflonen optrekken tot aan het referentiebudget voor een menswaardig inkomen. Dat referentiebudget komt overeen met de Europese armoedegrens. Wij willen ook dat het leefloon onvoorwaardelijk is. En dat het rekening houdt met een veranderende realiteit. Zo moeten ook cohousing en samenhuizen kunnen, zonder dat je een deel van je leefloon verliest.

De federale overheid bepaalt het bedrag van het leefloon. De minister belooft al lang het op te trekken, maar dat gebeurt niet. Nochtans berekende het Planbureau dat het financieel haalbaar is, doordat er ook een terugverdieneffect zal zijn. Als signaal naar de federale regering kan de stad zelf een proefproject starten en het leefloon onvoorwaardelijk maken en optrekken tot de Europese armoedegrens. Dat is perfect mogelijk.

Drie. Drie B's in de hulpverlening: behulpzaam-bereikbaar-begrijpelijk

Vandaag lopen mensen zich vast in de doolhoven en drempels van de dienstverlening van stad en OCMW. Wij pleiten voor de invoering van het 3-B's-principe voor de stedelijke dienstverlening: bereikbaar - begrijpelijk - behulpzaam.

- De dienstverlening moet bereikbaar zijn qua afstand. Maar je moet ook kunnen binnenwandelen voor een afspraak. We werken dus niet alleen met digitale afspraken zoals nu voor veel diensten wel

het geval is. Vandaag zijn er wachtlijsten voor budgetbegeleiding en schuldbemiddeling. Hier moet de dienstverlening uitgebreid worden en met verschillende locaties toegankelijker gemaakt worden.

- De dienstverlening moet begrijpelijk zijn: geen moeilijke woorden en geen jargon, geen digitale doolhoven, maar hulp op maat. Met ook een tolk als dat nodig is.
- De dienstverlening moet behulpzaam zijn: ambtenaren en loketbedienden moeten niet vertrekken vanuit de regelgeving, maar vanuit de hulpvraag en hoe ze daarbij kunnen helpen. Ook dat is maatwerk. Wij willen een 'rechtenverkenner' bij elk loket. De eerste vraag die de medewerkers moeten stellen is dan: 'Welkom, zullen we samen nagaan of je al je rechten uitput en hoe we je sociale grondrechten kunnen garanderen?'

Bij maatschappelijke begeleiding moet er ruimte zijn voor een vertrouwensband met de hulpverlener. Daarvoor moet de continuïteit van de begeleiding garant staan. Het is niet goed dat mensen in moeilijkheden telkens opnieuw hun verhaal moeten doen. Begeleiding op maat en op het tempo van de mensen is nodig. Kort als het kan, lang als het nodig is, met een vaste persoon.

Vier. Automatische rechtentoekenning

Veel mensen die recht hebben op een uitkering doen daar geen beroep op. Het Steunpunt Welzijn, Volksgezondheid en Gezin onderzocht deze onderbescherming. Conclusie: veertig procent van de rechthebbenden op een uitkering, vraagt die uitkering niet aan. Een van de redenen daarvoor is dat mensen vaak bij het OCMW aankloppen met het gevoel als profiteurs of fraudeurs bekeken te worden. Dat is het gevolg van het 'eigen schuld, dikke bult' van sommige partijen.

Wie mensen die uit de boot vallen, wantrouwt of natrap, verarmt de samenleving. De wil om echt hulp te bieden is cruciaal. Heel wat mensen ervaren het onthaal van het OCMW als weinig helpend. Je moet voortdurend aantonen dat je behoeftig bent, met een reeks attesten, papieren en bankuittreksels. Het lijkt wel het opgeheven schoolmeestervingertje van het rechtse beleid. Heb je wel genoeg inspanningen gedaan om werk te vinden? Kan je familie je niet helpen? Is je aanvraag geen sociale fraude? Men zet disproportioneel veel middelen en mensenkracht in op onderzoek naar fraude bij het OCMW. Let wel: de sociale fraude wordt op vijf procent geraamd terwijl veertig procent van de rechthebbenden geen hulp aanvraagt. De prioriteiten liggen dus manifest verkeerd.

Je belastingbrief is bijna helemaal ingevuld via de app Tax-on-web. Toch moet je allerlei papieren verzamelen om te bewijzen dat je recht hebt op bepaalde sociale tegemoetkomingen. De overheid heeft je gegevens en toch moet je ze telkens opnieuw bewijzen. Dat is onlogisch en vermoeiend. Het kan anders. Wij willen de verschillende rechten automatisch toegekend zien. Je kan mensen toch verwittigen als je vermoedt dat ze onder de armoedegrens leven en in aanmerking komen voor OCMW-steun!

Voor verschillende tegemoetkomingen moet je vaak steeds weer dezelfde papieren verzamelen. Ook dat kan eenvoudiger: als je een papier binnenbrengt, dan moet het ook gebruikt kunnen worden voor andere aanvragen. Dat is het only-once-principe. Het maakt het leven voor iedereen eenvoudiger, ook voor de administratie.

Vijf. Het recht op wonen garanderen voor allen

We willen inzetten op laagdrempelige schuldhulpverlening en budgetbegeleiding in de wijkhuizen. We willen daar ook woonbegeleiders die helpen het recht op degelijke huisvesting te vrijwaren. Men schat dat er evenveel woonbegeleiding als gezins- en bejaardenhulp nodig is.

We willen ook preventiever werken. De verhuurders willen we stimuleren de maatschappelijke dienstverlening te informeren zodra iemand twee maanden huurachterstand heeft. Dat geldt zowel bij sociale huisvesting als op de private huurmarkt. Tegelijk willen we de dienst Woonbegeleiding verder uitbouwen, ondersteunen en promoten. De maatschappelijk werkers van deze diensten gaan ter plaatse om actief te helpen als huurders huurachterstal hebben. Zij bekijken samen met de huurder wat mogelijk is, en op welke tegemoetkomingen de huurder recht heeft. Daarnaast onderhandelen ze met de eigenaar om uithuiszettingen te voorkomen. Een uithuiszetting kan alleen als er toegang is tot een andere woning.

Wij willen het hele jaar door een noodopvang voor dak- en thuislozen, die zonder voorwaarden en zonder drempel toegankelijk is, en die ook overdag onderdak biedt. Wij willen een degelijke infrastructuur met kamers van maximaal vier personen en een aparte opvangplaats voor gezinnen met kinderen. Dat betekent dat de huidige capaciteit wordt uitgebreid.

Wie bij de noodopvang aanklopt, moet binnen drie maanden toegang krijgen tot een woning, via het Housing First-principe. Het basisidee van Housing First is: eerst een woonst aanbieden en vervolgens begeleiding opstarten op maat van de mens. Internationaal onderzoek wijst uit dat Housing First de efficiëntste en meest kosteneffectieve manier is om dakloosheid te bestrijden. 'Zwemmen leer je niet op het droge.' Er wordt een aparte dienst Housing First opgericht met professioneel personeel dat volgens de internationale regels van Housing First kan werken. Dat impliceert een toegang tot degelijke en duurzame huisvesting verspreid over de stad. Wij willen een voldoende gedifferentieerd woonaanbod, omdat we begrijpen dat niet iedereen zich het gelukkigst voelt in een appartementje of reguliere woning. Zo zijn voor sommige doelgroepen skæve huse of hufferwoningen een keuze.

3 MOBILITEIT OP MAAT VAN EEN MILJOENENSTAD

Standpunt

De stad weer in beweging brengen op zo'n manier dat iedereen mee kan: dat is de mobiliteitsuitdaging. Een performant openbaar vervoer kan de ruggengraat van een duurzame mobiliteit worden. De fiets laten we uitgroeien tot een gezond en veilig alternatief voor de auto. En als je toch eens een auto nodig hebt, kies je het best voor een auto die zo weinig mogelijk vervuult. Een slimme ruimtelijke ordening zorgt ervoor dat veel verplaatsingen gewoon niet meer hoeven. Op die manier trekken we het verkeer weer vlot en zorgen we voor propere lucht in de stad.

Wat we willen

Eén. Een performant openbaar vervoer als ruggengraat

- We dringen aan op investeringen bij De Lijn: in voertuigen, infrastructuur en personeel. Zo verbeteren we de kwaliteit van de dienstverlening en de werkomstandigheden, en houden we De Lijn in openbare handen. Geen aparte constructies zoals het voorstel van de shuttlebussen.
- We maken het openbaar vervoer in Brugge kosteloos zodat veel meer mensen overstappen van de auto naar de bus.
- We verhogen het aanbod op de lijnen. Ideaal rijdt er in de spitsuren elke tien minuten een bus. In de daluren wordt dat elke twintig minuten en 's nachts om het half uur.
- We zorgen ervoor dat De Lijn kleinere stadsbussen kan aanbieden in Brugge.
- We zorgen ervoor dat de lijnen beter verspreid worden in de binnenstad en door de randgemeenten. Situaties zoals de Vlamingstraat waar meer dan 300 bussen per dag rijden willen we vermijden.
- We maken alle voertuigen van De Lijn toegankelijk voor mensen met een beperking of voor wie een kinderwagen bij heeft.
- We verbeteren de doorstroming van trams en bussen door een 'groene golf' voor het openbaar vervoer en de fiets in te stellen.
- We investeren hoogdringend in functionerende signalisatieborden met realtime informatie, zowel aan de haltes als in tram en bus. Op dit moment zijn deze borden alleen beschikbaar aan het station.
- We vervangen de vervuilende Brugse bussen door bussen op waterstof, die ook lokaal geproduceerd worden.

- Voor een vlotte verplaatsing tussen de verschillende deelgemeenten voorzien we mobiliteitsknooppunten waar trein, tram en bus goed op elkaar zijn afgestemd: station Brugge, Brugge-Sint-Pieters, Lissewege en Zeebrugge-Dorp. Aan iedere invalsweg moet er een openbaar mobiliteitsknooppunt komen naar het voorbeeld van Rijsel.
- We pleiten voor de versnelling van het doortrekken van de kusttram door Brugge naar Torhout.

Twee. Een stad met veel ruimte voor fietsers en voetgangers

- We tekenen autoluwe hoofdassen voor fietsers uit, die de stad doorkruisen, met een netwerk van ringwegen en dwarsverbindingen.
- Voor deze hoofdassen voeren we een groene golf in voor fietsers en het openbaar vervoer. Het ideale tempo wordt aangegeven met ledlichten naast het fietspad.
- In samenspraak met bewoners, scholen en middenveldorganisaties zorgen we voor vertakkingen vanaf deze hoofdassen naar de verschillende wijken.
- In woonwijken wordt de fiets de norm en de auto de gast. We richten de straten zo in dat de zone 30 goed wordt nageleefd.
- Straten zonder afgescheiden fietspad vormen we om tot zone 30.
- Iedere school moet een veilige omgeving worden voor zwakke weggebruikers; we willen het project in de Gistelse Steenweg met agenten en gemachtigde toezichters uitbreiden.
- Risicokruispunten maken we veiliger door de verkeerslichten zo af te stellen dat ze conflictvrij worden. Dan kunnen fietsers een kruispunt ook in één keer oversteken.
- Waar zijstraten fietspaden kruisen, brengen we voorrangstrepen aan.
- In elke buurt voorzien we toegankelijke overdekte fietsparkings.
- Wij pleiten voor het invoeren van een Brugs fietsdeelsysteem
- Iedere kasseistrook in Brugge moet ook een afgescheiden fietspad krijgen, en we stoppen de bouw van nieuwe kasseistroken

Drie. Beter woon-werkverkeer - de invalswegen van en naar de stad

- We dringen bij de NMBS aan op een betere bediening van de lijnen van en naar de randgemeenten: de lijnen van en naar Zedelgem en Torhout, Oostkamp en Beernem, Blankenberge, Zeebrugge, Knokke.
- We dringen bij De Lijn aan om meer in te zetten in een betere bediening naar de randgemeenten zonder treinstation: Jabbeke, Zuienkerke, Damme

- Wie met de auto naar de stad komt, moet die gratis kunnen achterlaten in randparkings met een snelle en frequente verbinding van het openbaar vervoer naar het stadscentrum. We willen de huidige randparkings benutten en geen extra bijbouwen.

Vier. Gezonde mobiliteit begint bij een slimme ruimtelijke ordening

- We maken van Brugge een stad waar de keuzes voor de fiets en het openbaar vervoer gewoon het meest voor de hand liggen. Dat wil zeggen dat in elke buurt basisvoorzieningen aanwezig zijn en dat integrale wijken worden gevormd.

Vijf. We scheiden lokaal en doorgaand verkeer

- We investeren prioritair in duurzame transportmiddelen om het auto- en vrachtverkeer terug te dringen. Investerings in weginfrastructuur komen op de tweede plaats.
- Door te investeren in bus, tram en fiets, maken we de auto stilaan overbodig. Wie toch een auto nodig heeft, moet kunnen rekenen op een stedelijk autodeelsysteem met waterstofwagens in wijkparkings.
- Om de parkeerdruk te verlagen stellen we de parkings van warenhuizen, bedrijven en stadsdiensten 's nachts en in het weekend open voor buurtbewoners.
- De vlotste en duurzaamste verplaatsing is er een die je niet hoeft te maken. Daarom zorgen we ervoor dat je in elke wijk kan wonen, leren, ontspannen, winkelen en werken.
- Bij de ontwikkeling van nieuwe woonzones wordt eerst voorzien in openbaar vervoer en fietspaden, nog voor de werkzaamheden starten.
- We voeren venstertijden in voor het vrachtvervoer, zodat dit vervoer zo weinig mogelijk met school- en woon-werkverkeer in contact komt.
- We voorzien in elke buurt centrale afhaalpunten voor pakjesdiensten. Zo lopen onze straten niet vol met bestelwagens van de verschillende bezorgers.

Visie

In onze Grote Bevraging bij bijna vijfhonderd inwoners van de Breydelstad komt ‘mobiliteit’ als derde prioriteit uit de bus. Niet verwonderlijk, want vandaag staat Brugge stil. Vanop de Expresweg tot diep in de binnenstad zit het verkeer muurvast. Fietsers en voetgangers wagen zich elke dag opnieuw in een heksenketel, terwijl de luchtvervuiling mensen ziek maakt.

Nochtans is mobiliteit voor iedereen een basisrecht. Hoe kan je namelijk werken of je ontspannen of mensen ontmoeten als je je niet kunt verplaatsen? Zonder mobiliteit geen participatie.

Het stadsbestuur heeft geen samenhangende visie op de stedelijke mobiliteit, met als gevolg dat de auto meer en meer plaats inneemt. Wij vertrekken van een coherent toekomstbeeld met een degelijk openbaar vervoer als ruggengraat van het verkeer, en met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Op die manier kunnen we ons veilig verplaatsen en weer propere lucht inademen.

Mobiliteit begint bij een slimme ruimtelijke ordening. Willen we van Brugge een stad maken waar de keuzes voor de fiets en het openbaar vervoer voor de hand liggen, dan moeten in elke buurt basisvoorzieningen aanwezig zijn. Winkels, diensten en medische centra, maar ook cultuurcentra, ontmoetingsplaatsen en open en groene ruimte: samen vormen ze een integrale wijk. Buurtbewoners moeten zo niet voortdurend de stad doorkruisen, maar vinden het nodige dicht bij huis. Nabijheid wordt zo het begin van mobiliteit en de auto wordt dan vanzelf overbodig.

We zorgen ervoor dat er al openbaar vervoer en fietsinfrastructuur is in buurten waar nieuwe woningen zullen worden gebouwd, zoals bijvoorbeeld nu in Assebroek.

Maar er zijn ook snelle remedies nodig. Om het verkeer hier en nu veiliger en vlotter te maken. Om de stad toegankelijk te maken voor wie er woont, werkt, leert of komt ontspannen. Goed samenwerken met de buurgemeenten, de Vlaamse Overheid, De Lijn en de NMBS is daarbij cruciaal. Net als het betrekken van bewoners, werknemers, bezoekers en studenten. Stedelijke mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrenzen.

We streven naar een trendbreuk en willen dat in 2030 het overgrote deel van het vervoer en de verplaatsingen in de Brugse regio gebeurt te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Dat is een noodzaak om de stad gezond te maken. Heel wat mensen zijn bereid om de auto te laten staan voor de fiets of het openbaar vervoer. Maar dan moet er ook een efficiënt, betaalbaar en goed georganiseerd alternatief voor de auto zijn. En dan gaat het niet over punten en komma's, maar over een nieuwe aanpak van de Brugse mobiliteit. Dan gaat het over structurele investeringen in bus en tram, in fiets- en voetgangersinfrastructuur, in nieuwe manieren om ons te verplaatsen.

Eén. Een performant openbaar vervoer als ruggengraat

Onder de rubriek ‘mobiele stad’ kwam in onze Grote Bevraging ‘gratis openbaar vervoer van en naar de deelgemeenten’ als eerste eis naar voren. Vandaag hebben 56 Europese steden een vorm van kosteloos openbaar vervoer. De tickets afschaffen leidde overall tot een spectaculaire groei van het aantal reizigers met de bus of de tram. Tegenover de weggevallen ticketinkomsten staan dan de weggevallen kosten voor automaten, controleurs en ontwaardingstoestellen. Gratis openbaar vervoer kan een sleutelmaatregel zijn om mobiliteit duurzamer en laagdrempeliger te maken.

Ook wie niet goed te been is, moet vlot de tram of bus kunnen nemen. Het kan niet dat wie afhankelijk is van een rolstoel of rollator, of wie met een kinderwagen op stap is, trams moet laten passeren omdat de opstap gewoon te hoog is.

De Lijn beschikt over een uitgebreide infrastructuur en over capabel en toegewijd personeel, maar begaat blunder na blunder, het gaat van de ene besparingsgolf naar de andere. De Vlaamse Regering dwingt ons openbaar vervoer in de richting van de privatisering. Materiaal wordt verwaarloosd. Door een tekort aan chauffeurs worden dagelijks tientallen ritten afgeschaft. Openbaar vervoer als georganiseerde stilstand?

We zetten de zaken recht met nieuwe investeringen. We waken erover dat De Lijn de beloftes voor extra personeel waarmaakt, zodat er een einde komt aan de afgeschafte ritten en aan overvolle en vuile voertuigen. Het invoeren van een 'groene golf' (bij de verkeerslichtsignalisatie) voor fietsers en het openbaar vervoer kan zorgen voor een vlotte doorstroming van trams en bussen. Bij vertraging moet de reiziger daar *realtime* informatie over krijgen via de signalisatieborden aan de haltes en in de voertuigen.

De weginfrastructuur vergroten trekt telkens weer nog meer wagens aan. Maar we vergeten vaak dat dit ook geldt voor het openbaar vervoer. Daarom nemen we met de Brugge De Lijn op sleeptouw om de armslag ervan te vergroten en bouwen zo het sterke openbaar vervoer van morgen stelselmatig uit. Ons uitgangspunt daarbij is de basismobiliteit: voor iedereen een halte op wandelafstand van de voordeur en van de bestemming. Ook evenementenlocaties zoals het Concertgebouw en winkel-wandelzones linken we stevig aan het net van het openbaar vervoer, zodat mensen van buiten het centrum niet met de auto hoeven te komen. Op die manier overtuigen we de mensen om het openbaar vervoer te gebruiken, naar én binnen de stad.

In het openbaar vervoer van morgen zijn tram, bus en trein op elkaar afgestemd in mobiliteitsknooppunten. Zo willen we aan elke invalsweg een knooppunt zodat men gemakkelijk van de ene naar de andere deelgemeente kan reizen. Wij pleiten ook voor het doortrekken van de kusttram door Brugge naar Torhout.

Twee. Een stad met veel ruimte voor fietsers en voetgangers

Zeker in de Brugse binnenstad is de fiets een van de meest gebruikte voertuigen in Brugge. Daarmee tonen de bewoners, werknemers, bezoekers en studenten de juiste weg. Het is aan de stad om die trend te versterken en in goede banen te leiden, want er komen meer en meer fietsers naar Brugge, in alle vormen en maten. Maar fietsers en voetgangers blijven bejegend worden als tweederangsgebruikers van de straat.

De voorbije jaren werd geïnvesteerd in het fietsvriendelijker maken van kruispunten, maar meer dan het verzetten van verkeerslichten werd er niet gedaan. Daardoor gebeuren er nog veel te veel ongevallen met fietsers aan de ring. De lokale media en actiecomités zoals dat van de Baron Ruzettelaan in Assebroek brachten de knelpunten voor fietsers in Brugge in beeld en pleiten vanuit eigen fietservaring voor een aantal tamelijk eenvoudige maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Daar maken we snel werk van.

Ook in de stad laat de fietsveiligheid nog erg te wensen over. ‘Investeren in een fietsvriendelijke stadsomgeving’ kwam onder de rubriek ‘fietsvriendelijke stad’ als belangrijkste eis uit onze Grote Bevraging. Gevaarlijke kruispunten waar fietsers werden doodgereden, werden jarenlang gewoon niet aangepakt. Pas na heel veel protest kwam het stadsbestuur met maatregelen op de proppen.

Vanuit grote fietsassen maken we veilige aftakkingen naar de wijken van de stad. Deze trajecten ontwikkelen we samen met de bewoners, de scholen en de middenveldorganisaties. In de woonwijken bepalen fietsers en wandelaars de maat. Straten waar geen afgescheiden fietspad ligt, worden omgevormd tot zone 30. Auto’s worden bezoekers, de zone 30 wordt duidelijker aangegeven en door de inrichting van de straten gemakkelijker gehandhaafd.

Waar fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen, vermijden we zo veel mogelijk contact. Verkeerslichten moeten eenduidige informatie geven: groen betekent veilig oversteken. Waar dat vandaag niet het geval is, wordt een conflictvrij kruispunt gecreëerd. Daarbij krijgen alle voetgangers en fietsers samen groen terwijl het gemotoriseerd vervoer in alle richtingen rood licht heeft. Zo kunnen fietsers ook in één keer een kruispunt oversteken, in plaats van in twee of drie keer.

Om van Brugge een fietsstad te maken, moet fietsen ook eenvoudig en aangenaam zijn. We willen een Brugs fietsdeelsysteem lanceren. Zo kan iedereen zonder de wagen naar de winkel of de crèche. We zorgen ook voor fietsparkings in elke buurt, zodat fietsers hun fiets kwijt kunnen na de rit. We voorzien fietsstallingen zowel in woonwijken als bij werk-, winkel- en recreatiegebieden. We vervangen kasseistroken zo veel mogelijk en leggen er geen nieuwe aan. Maar ook kleine dingen, zoals railings en voetbankjes aan verkeerslichten, maken het verschil.

Drie. Beter woon-werkverkeer – de invalswegen van en naar de stad

We verbinden de haven met het openbaarvervoersnet van de stad. Vandaag rijdt in dat uitgestrekte gebied quasi geen enkele bus of tram, waardoor meer dan 80 procent van de werknemers er met de auto naartoe moet. In samenspraak met de vakbonden zorgen we voor haltes van de kusttram in het gebied en waterbussen zodat ook werknemers uit de haven op een duurzame manier naar hun werk kunnen gaan.

Vier. Gezonde mobiliteit begint bij een slimme ruimtelijke ordening

We maken van Brugge een stad waar de keuzes voor de fiets en het openbaar vervoer gewoon het meest voor de hand liggen. Dat wil zeggen dat in elke buurt basisvoorzieningen aanwezig zijn. Winkels, diensten en medische centra, maar ook cultuurcentra, ontmoetingsplaatsen en open, groene ruimte: samen vormen ze een integrale wijk. Buurtbewoners moeten zo niet de ganse dag de stad doorkruisen, maar vinden het nodige dicht bij huis. Nabijheid wordt zo het begin van mobiliteit en de auto wordt vanzelf overbodig.

Vijf. We scheiden lokaal en doorgaand verkeer

Dat we willen dat koning auto troonsafstand doet in Brugge, hoeft niet te betekenen dat de auto een paria wordt. Grootouders bezoeken, vrienden helpen verhuizen ... soms is een auto gewoon handig. En met minder auto’s wordt het vanzelf aangenamer rijden als je toch eens de auto neemt.

We kiezen ervoor het resterende autoverkeer zo duurzaam mogelijk te maken. Naast een stedelijk fietsdeelsysteem willen we werken aan een stedelijk autodeelsysteem dat voornamelijk gebruikmaakt van waterstof. Zo hoef je zelf geen auto te bezitten als je er maar af en toe een nodig hebt. Zoals de stad Utrecht kan ook Brugge gunstige voorwaarden voor een betaalbaar model onderhandelen via een openbare aanbesteding. De tankinfrastructuur in de buurtparkings waar deze wagens te vinden zijn, kan ook door privé-eigenaars gebruikt worden, waardoor we de drempel voor de aankoop van een wagen op waterstof verlagen.

Hoe minder auto's in de stad, hoe lager de parkeerdruk. We zetten waar mogelijk in op buurtparkings, zodat er heel wat publieke ruimte vrijkomt in straten die nu wordt ingenomen door stilstaande wagens. We gaan onderhandelingen aan om de parkings van bedrijven, warenhuizen en stadsdiensten 's avonds en 's nachts open te stellen voor buurtbewoners, zodat ook op korte termijn parkeren minder een probleem wordt. Daardoor moeten er geen nieuwe randparkings bijgebouwd worden en kunnen we de huidige parkings correct gebruiken. De bestaande randparkings moeten ook beter bediend worden door De Lijn.

De e-commerce is ook in Brugge sterk gegroeid. Vandaag besteld, morgen geleverd is het credo van de sector. De impact op onze mobiliteit is navenant. Bestelwagens slibben onze wegen dicht. Vaak zijn ze ook halfleeg. Daarom promoten we centrale afhaalpunten en lockers. Nog altijd dicht bij huis, maar zonder de thuisleveringen.

4 BRUGGE KLIMAATNEUTRAAL

4. Klimaatneutrale stad

Standpunt

Beeld je eens in: een stad zonder schoorstenen. Een stad die niet bijdraagt aan de opwarming van de aarde. Een stad met propere lucht en met ruimte om te wonen, te leven en te werken. We zijn ervan overtuigd: in 2040 kunnen we in zo'n stad leven. Op voorwaarde dat we nu aan die droom beginnen te werken. Door als stad zelf duurzame energie op te wekken voor alle inwoners. Door in het havengebied de omslag te maken naar een circulaire industrie. Door samen de groene revolutie te maken, zonder iemand achter te laten. Zo zorgen we voor een klimaatneutrale stad op mensenmaat. Waar wachten we nog op?

Eén. De haven als troef voor een klimaatneutrale stad

- Met een stadsverwarmingsnet koppelen we de industriële restwarmte uit de haven aan de warmtevraag van de stad en bedrijven.
- Wij willen inzetten op meer windmolens aan zee
- We trekken de kaart van de circulaire economie. Dat is goed voor de werkgelegenheid en het milieu, en het bespaart veel energie.
- We tekenen een concreet pad uit naar nulemissies van broeikasgassen door de industrie in 2040. Dat leggen we vast in de concessie-overeenkomsten met de bedrijven.
- We zorgen ervoor dat vrachtvervoer vooral via het spoor en het water verloopt. We brengen niet alleen de kostprijs, maar ook de milieubelasting in rekening bij de keuze van de vervoersmodus.
- Roro-transport van geladen vrachtwagens per schip, wordt in de haven rechtstreeks op de trein gezet op weg naar de bestemming.

Twee. Een Brugs energiebedrijf

- We richten een Brugs gemeentelijk energiebedrijf op. Een publiek energiebedrijf van ons allemaal. Dit energiebedrijf investeert in energiebesparing en levert honderd procent hernieuwbare energie aan betaalbare prijzen.
- Het energiebedrijf ondersteunt verenigingen en bedrijven die zonnepanelen op hun dak willen leggen.
- Het energiebedrijf investeert in zonnepanelen op de magazijnen in de haven en op de daken van de stad en bouwt ook echte zonneparken. Waar de huidige UNESCO-richtlijnen zonnepanelen verbieden, onderhandelen we met UNESO om dit mogelijk te maken

- Wie de financiële middelen niet heeft om in zonnepanelen of isolatie te investeren, kan een beroep doen op de derde-betalersregeling.
- We verhogen het aantal windmolens in de Brugse haven van 35 naar 50
- Het Brugs energiebedrijf brengt de isolatiestatus van huizenblokken in kaart en biedt groepsrenovaties aan waar de nood het hoogst is, eventueel met een derde-betalerssysteem. Verhuurders worden aangesproken om hun eigendom te isoleren.
- We zetten een slim, digitaal gestuurd netwerk met de verschillende energiedragers op, in handen van dit energiebedrijf, om zo de wisselwerking tussen hernieuwbare energie en de Brugse industrie mogelijk te maken.
- De raad van bestuur van dit gemeentelijk energiebedrijf bestaat voor minstens een derde uit gewone Bruggelingen en voor een derde uit werknemers van het bedrijf. De verslagen ervan zijn publiek beschikbaar en de vergaderingen kunnen via livestream gevolgd worden.
- Wie de handtekeningen van 1000 Bruggelingen verzamelt, kan een punt op de agenda van de raad van bestuur zetten.

Drie. Een stad op maat van het klimaat

- We zorgen voor een ruimtelijke ordening met integrale wijken waar alle diensten aanwezig zijn, zodat de energiezuinigste keuze ook de meest logische wordt.
- We bereiden de stad voor op de gevolgen van het veranderende klimaat. We zetten in op meer groene ruimte en open water om grote hoeveelheden neerslag te bufferen en de stad af te koelen.
- We gaan na of Brugge beleggingen heeft in fondsen die investeren in fossiele brandstoffen. Is dat het geval, dan trekken we het geld van de stad daaruit terug en investeren het in een energiebedrijf.
- In de stad ondersteunen we waar we kunnen initiatieven die een circulaire economie met korte ketens stimuleren. Deelinitiatieven, repair cafés en lokale landbouwmarkten kunnen op ondersteuning rekenen.

5 GROEN EN LEEFBAAR BRUGGE

Standpunt

Wie denkt bij een stad aan groen, rust en schone lucht? Het is niet omdat we het vandaag anders gewoon zijn, dat zo'n stad niet mogelijk zou zijn. Brugge transformeren naar een plek waar het gezond en aangenaam leven is, vraagt wel om visie en daadkracht. Een coherente aanpak van de verschillende bronnen van luchtvervuiling. Het in elkaar passen van de verschillende vormen van groen en natuur om elke buurt aangenamer te maken. En een beleid dat afval zo veel mogelijk voorkomt, hergebruikt en recycleert. Dan ligt een leefbare stad binnen handbereik.

Eén. Meer propere lucht, minder lawaai

- We stellen een geïntegreerd propere luchtplan op dat de drie grote bronnen van luchtvervuiling aanpakt: de industrie, de lokale uitstoot van auto's en de huisverwarming.
- We volgen de uitstoot van lood en andere schadelijke stoffen op de voet en dwingen waar nodig bijkomende maatregelen af.
- We verplaatsen vrachtvervoer zo veel mogelijk van vrachtwagens naar het spoor en het water.
- Door in het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur te investeren, realiseren we de verschuiving van de auto naar duurzame vervoersmodi.
- We willen een Brugs fietsdeelsysteem opstarten voor heel Brugge.
- We leggen een warmtenet aan dat de huizen van de stad verwarmt met de restwarmte uit de havenzone. Aangesloten huizen stoten in één klap geen vuile stoffen meer uit voor de verwarming en voor warm water.
- Wie een vervuilende wagen van de hand doet, kan rekenen op financiële steun voor een abonnement van De Lijn, een Brugs fietsdeelsysteem of autodelen.

Twee. Groen en open ruimte in elke buurt

- We zorgen ervoor dat bos- en parkzones als groene vingers diep in het stadswefsel binnendringen, doorkruist door een netwerk van fiets- en wandelpaden.
- We kopen ongebruikte terreinen op om er openbare groene ruimte te creëren. Iedereen heeft recht op groen in de buurt, waar je kan picknicken, sporten en spelen.
- We vergroenen het straatbeeld door gevelbegroeiing, groenslingers en tegeltuintjes te stimuleren en door voor elk plein na te gaan of het groener kan. We houden daarbij rekening met mensen met een beperking.

- Ook de aanleg van groendaken en van stadslandbouw op daken en balkons ondersteunen we.
- In samenwerking met Natuurpunt maken we een nieuw bomenplan voor meer bomen en voor het behoud van oude bomen.
- De stad neemt meer vast personeel in dienst voor het onderhoud van het toenemende stadsgroen op pleinen, in parken en straten.
- We investeren weer in bos- en zeeklassen om jonge Bruggelingen in contact te brengen met natuur en landbouw.
- We faciliteren ecologisch co-tuinieren op braakliggende gronden in de stad.
- We maken een budget vrij waarmee de stad of natuurverenigingen natuurgebied kunnen aankopen om het te behouden en beheren.
- We ondersteunen de voorstellen van het actiecomité Baron Ruzettelaan om af te zien van de bouw van een randparking op het Katelijneiland.
- We werken verder aan het weer openleggen van stromende waterlopen in de stad, met aangename wandelmogelijkheid langs de oevers, zoals al gebeurd is aan 't Zand en het Albertpark.
- We stellen een stadsecoloog aan, die een globale visie op de stedelijke ecologie uitwerkt en deze visie over de verschillende beleidsterreinen heen in de praktijk brengt.

Drie. Af van het afval

- We openen stedelijke herstelateliers voor herstel van elektrische toestellen, meubels en kleren, of voor demontage ervan om bruikbare reservestukken of herbruikbare grondstoffen over te houden.
- We ondersteunen repair cafés, ruil- en geefmarkten en tweedehandswinkels.
- We richten de Bouwbank op als een stedelijke dienst voor ondersteuning bij de sloop en renovatie van gebouwen. De Bouwbank dient ook als stock voor gebruikte bouwmaterialen.
- We voorzien per wijk een compostpunt, waar je onder begeleiding van ervaren vrijwilligers organisch materiaal kan composteren en de compost kan ophalen voor gebruik in de stadstuinbouw.
- Alle afvalfracties, ook grof huisvuil en steenpuin, laten we gratis binnenbrengen in het containerpark. We voorzien in voldoende geschoold personeel dat kan vermijden dat bruikbare zaken als afval verbrand worden.

6 ZIEK MAAKT ARM, ARM MAAKT ZIEK

Geen sector steunt meer op mensenwerk dan de gezondheidszorg. Elke dag geven duizenden het beste van zichzelf om wie ziek is te helpen. Het geeft een goed gevoel samen te mogen bouwen aan een goede gezondheid voor zo veel mogelijk mensen. Toegankelijke gezondheidszorg is een basisrecht. Toch moeten nog altijd te veel mensen een bezoek aan de dokter uitstellen om financiële redenen, wachtlijsten zijn vaak lang en de dienstverlening in buurtziekenhuizen wordt verder afgebouwd. Voor Brugge willen wij beter. We stimuleren wijkgezondheidscentra en investeren in toegankelijke ziekenhuizen en geestelijke gezondheidszorg.

Eén. Zonder geld naar de huisarts, in elke wijk van de stad

- We gaan voor de uitbouw van wijkgezondheidscentra: medische huizen waar je zonder geld naar de huisarts kunt, zoals bij Geneeskunde voor het Volk. Het is onze ambitie dat tegen 2024 minstens 10 procent van de Bruggelingen in zo'n praktijk ingeschreven is. Daarvoor hebben we meer ondersteuning nodig.

Twee. Toegankelijke en kwaliteitsvolle ziekenhuizen, te starten met AZ Sint-Jan

- Voor alle artsen in het Sint-Jan schaffen we de ereloonsupplementen af.
- Daarnaast voeren we verplichte conventionering in. Bij Sint-Jan willen we dat de specialisten zich houden aan de afgesproken tarieven.
- We beperken de grote bedragen die patiënten moeten voorleggen voor consultaties en onderzoeken. Met een derde-betalerssysteem laten we het ziekenhuis de betaling van artsen rechtstreeks met de ziekenfondsen regelen.
- We investeren op de eerste plaats in voldoende bezetting van verzorgend personeel. Dat is een kwestie van herverdeling van de middelen.

Drie. Naar een overkoepelend netwerk van alle ziekenhuizen

- We maken een spreidingsplan voor de verschillende campussen op, zodat basisziekenhuiszorg bereikbaar blijft voor elke Bruggeling.
- Bij fusies laten we de gunstigste sociale afspraken gelden voor het geheel. We willen niet dat bij fusies verworvenheden worden afgebroken, noch voor de patiënt, noch voor het personeel.
- We bestrijden de commercialisering van het ziekenhuislandschap. Bij instellingen met privé-investeerders staat winst voorop. Dat is geen gezonde omgeving voor personeel en patiënten.

Vier. Prioriteit aan onze mentale gezondheid

- We zetten vooral in op het wegwerken van de wachtlijsten voor betaalbare psychotherapie. We investeren in de centra voor geestelijke gezondheidszorg. Daar wordt op basis van je inkomen bepaald wat je voor de psycholoog betaalt.
- We zoeken naar manieren om de drempel naar de psycholoog verder te verlagen. In stedelijke werkingen zoals het OCMW, maar ook in verenigingen zorgen we voor een aanbod van psychologen die ook preventief kunnen werken. We geven extra aandacht aan kwetsbare doelgroepen, bijvoorbeeld door ervaringsdeskundigen en brugfiguren in te zetten.
- Om het taboe te doorbreken en het aanbod bekend te maken willen we een sensibiliseringscampagne op stadsniveau over mentale gezondheid.
- Het samenwerkingsverband van het netwerk Geestelijke Gezondheidszorg West-Vlaanderen gebruiken we om meer onderlinge samenwerking aan te moedigen.

Vijf. Een tandenplan voor Brugge

- We laten de stad het probleem van groeiende wachtlijsten bij de tandarts in kaart brengen. We stellen informatie ter beschikking over waar men terecht kan.
- In het AZ Sint-Jan organiseren we een aanbod voor jaarlijkse tandcontrole door geconventioneerde tandartsen die zich aan de RIZIV-tarieven houden.

Zes. Niemand mag uit de boot vallen

- We willen garanderen dat mensen in kwetsbare situaties verzorging vinden door ondersteuning te bieden aan diensten als Dokters van de Wereld die werken in 'de 0,5 lijn'. Ze zijn er voor mensen die geen toegang vinden tot de kanalen van onze zorg.
- Ook mensen zonder ziekteverzekering hebben recht op een goede verzorging. We willen dat artsen en zieken gemakkelijker kunnen werken met 'Dringende Medische Hulp', een procedure die nu te moeizaam verloopt. We zorgen ervoor dat ze begeleiding krijgen naar een vaste huisarts volgens een spreidingsplan dat de instroom van deze patiënten breed over huisartsen verdeelt.
- Bij wie het moeilijk heeft, zijn de gezondheidsproblemen vaak veel ruimer dan alleen het strikt medische. We gaan daarom voor een netwerk van Sociale Steunpunten Gezondheid. We beginnen met de wijken Sint-Jozef en Zeebrugge. Vervolgens breiden we de steunpunten uit naar de andere wijken en districten.

Zeven. Voorkomen is beter dan genezen

- De Huizen van het Kind zijn een prima initiatief om laagdrempelig vanaf de geboorte de gezondheidszorg te stimuleren. We investeren erin om de mogelijkheden van elk Huis te benutten.
- We richten Prenatale Steunpunten op over heel de stad en we leveren er een aanbod rond seksuele gezondheid dat breder gaat dan zwangerschap.
- Vanaf zo jong mogelijke leeftijd bieden we gezondheidspreventie en -opvoeding aan. Op school stellen we warme en gezonde maaltijden beschikbaar, plus een gezond tussendoortje.
- De problematiek van fijn stof en luchtvervuiling in de stad verdient een grondige aanpak (zie hoofdstuk 5 van dit programma, Groene en leefbare stad).

7 VOOR VOLWAARDIGE JOBS IN BRUGGE

Standpunt

Er zijn duizenden werkende handen nodig voor een stad op mensenmaat. We hebben bouwvakkers nodig om huizen te isoleren, chauffeurs voor een beter openbaar vervoer, meer leerkrachten voor kleinere klassen, meer zorgpersoneel... Er is zo veel te doen. Maar het stadsbestuur mist elke ambitie als het om tewerkstelling gaat. Ze laat toe dat de arbeidsmarkt volledig verkrampt in een toeristische niche door enerzijds niet verder te investeren in openbare diensten en anderzijds vrij spel te geven aan winstgevende bedrijven die te pas en te onpas volledige fabrieken sluiten. Wij willen hier een trendbreuk. De stad op mensenmaat is een werkende stad.

Een. Investeer in de stad

- Wij investeren in het stedelijk onderwijs, de stads- en OCMW-crèches en in de herwaardering van andere stadsdiensten. Daar zijn honderden jobs voor nodig.
- We gaan voor investeringen en banen in toekomstsectoren. We bouwen een stadsbedrijf voor duurzame en goedkope energie uit.
- We willen een stedelijk investeringsbudget dat uitgaat van de sociale noden, maar ook zorgt voor volwaardige jobs. Dat is een andere koers dan het cadeaubeleid aan ondernemingen zonder tewerkstellingsvoorwaarden.

Twee. Nultolerantie voor sociale dumping

- Wij voeren een charter tegen sociale dumping in. Want op de bouwerven van de stad aanvaarden we alleen volwaardige jobs. Geen wirwar van constructies en onderaannemingen die een loopje nemen met de sociale rechten en de veiligheid van de werknemers.
- Het gemeentelijk havenbedrijf beslist welke bedrijven gebruikmaken van de terreinen in de haven. Daarbij moet respect voor arbeid, milieu en veiligheid het eerste criterium zijn. Het havenbedrijf moet optreden tegen sociale dumping en tegen overtredingen van de wet-Major voor de havenarbeiders.
- Opleidingstrajecten, sociale tewerkstelling en het stelsel van 'artikel 60' moeten bijkomende tewerkstelling creëren. Ze mogen geen stabiele banen vernietigen.

Drie. Respect voor het stadspersoneel

- Wij tonen respect voor de medewerkers van de stadsdiensten. Sterke publieke diensten zijn nodig. Ze staan of vallen bij gemotiveerde medewerkers. Zorg voor een vast statuut op alle niveaus. De stad moet een sociale werkgever bij uitstek zijn.
- We luisteren naar het stadspersoneel en nemen de expertise qua dienstverlening ernstig. We verspillen daarom geen geld aan dure consultancybureaus.
- We draaien de privatiseringen van het stadsbestuur terug. We heropenen laagdrempelige wijkkantoren, zodat de stadsmedewerkers hun dienstverlening kunnen verbeteren.

Vier. Sociale innovatie met de 30-urenweek

- We testen de 30-urenweek uit bij een aantal stadsdiensten. Een experiment met de 30-urenweek in Göteborg leverde beloftevolle resultaten op inzake ziekteverzuim, burn-outs... In Brugge is 1 op 10 ambtenaren langdurig ziek.
- De 30-urenweek biedt mogelijkheden bij verminderde tewerkstelling door digitalisering en technologische vernieuwing.

8 VOOR TRANSPARANTIE EN INSPRAAK

We leven in Brugge met bijna 120.000 inwoners samen. De toekomst van onze stad is niet alleen een zaak van elf schepenen, maar wel van ons allemaal. Hoe meer bewoners betrokken worden bij het beleid van onze stad, hoe groter de collectieve kennis, ervaring, capaciteit en draagkracht. Inspraak en participatie verbeteren het samenleven. En ze zijn essentieel, want iedereen moet meetellen. Mensen uit alle lagen van de bevolking, ook wie in de samenleving doorgaans onzichtbaar blijft, moet opgezocht, geïnformeerd en betrokken worden.

Eén. Maak informatie over het reilen en zeilen van de stad voor iedereen toegankelijk

- Inspraak en participatie beginnen met informatie. De toegang tot informatie over het reilen en zeilen van de stad moet voor alle inwoners gegarandeerd worden.
- Open source online platformen van de stad kunnen alle info groeperen. Deze platformen moeten in handen van de gemeenschap zijn en blijven.
- We voorzien gratis wifi in de hele stad. Er moeten openbare plaatsen zijn waar je gratis en onbeperkt online kan gaan.

Twee. Geen nieuwe projecten zonder echte inspraak

- Inspraak en participatie kunnen niet zonder informatie en interactie. Interactie vraagt openheid en flexibiliteit van het beleid en van de administratie.
- Met de technologische middelen van vandaag kan de stad via online platformen gemakkelijk en objectief allerlei bevestigingen, peilingen en stemmingen organiseren.
- De stad heeft openbare ontmoetingsruimtes nodig, gericht op informatie, uitwisseling, inspraak en participatie. Dat kunnen vaste ontmoetingsruimtes zijn of pop-ups in functie van bepaalde projecten.

Drie. Een sterk middenveld

- Wij willen een stad op mensenmaat. Die bouwen we op van onderuit, met alle inwoners, doordat mensen zich inzetten, samenwerken, participeren en actievoeren als het moet.
- De stedelijke overheid moet het middenveld ondersteunen. Een sterk ontwikkeld middenveld doet de democratie opleven.

Vier. Maak van de gemeenteraad een democratisch debatorgaan

- De gemeenteraad moet ernstig genomen worden. Beslissingen moeten er echt voorliggen. Alle problemen en uitdagingen moeten er ter bespreking op tafel liggen.

- De gemeenteraad moet openstaan voor vragen en adviezen uit andere raden en van burgers. Die moeten daar ook toe uitgenodigd worden. En een ‘vragenuurtje’ moet voorzien worden.
- Contracten tussen stad en privébedrijven zijn openbaar te raadplegen. In autonome gemeentebedrijven horen de oppositie, personeel en inwoners vertegenwoordigd te zijn.

Vijf. Bindende referenda voor directe democratie

- De PVDA ijvert ervoor dat een bindend referendum wordt gehouden als duizend Bruggelingen erom vragen. De initiatiefnemers bepalen daarbij de vraagstelling, er is geen opkomstdrempel.

9 BRUGGE SOLIDAIR

Standpunt

Brugge is een havenstad met een blik op de wereld. In een stad als de onze, waar mensen uit de hele wereld samenwonen, zijn ontwikkelingssamenwerking en internationale solidariteit belangrijk. Ze dragen bij tot een meer open en solidaire samenleving. Wij vinden dat het stadsbestuur moet blijven inzetten op ontwikkelingssamenwerking en op initiatieven van Brugse organisaties die actief zijn rond internationale solidariteit. Wij zien Brugge als een solidaire stad die inzet op een actief lokaal vredesbeleid en die ons Belgische koloniale verleden duidt. Een stad die geen relaties onderhoudt met apartheidsregimes en het internationaal recht hoog in haar vaandel draagt. Een stad waar solidaire burgers elkaar vinden in de talrijke verenigingen voor internationale solidariteit.

Eén. Ontwikkelingssamenwerking, mag het wat meer zijn?

- We verhogen het stedelijk budget voor ontwikkelingssamenwerking. Bij het begin van de nieuwe legislatuur leggen we een financiële norm vast waarbij een fors groeipad wordt afgesproken richting 0,7 procent van de stadsbegroting.
- We behouden de Noord-Zuidwerking van de stad en breiden die uit naar landen waarvan veel mensen in Brugge wonen en naar landen waar ngo's of 4de-Pijlerorganisaties actief zijn.
- We steunen organisaties die werken rond internationale solidariteit en die de Bruggeling sensibiliseren en organiseren rond Noord-Zuidthema's.
- We bouwen Brugge verder uit als FairTradeGemeente, met een duurzaam aankoopbeleid en bewustmakingscampagnes.
- We staan erop dat het stadsbestuur een ethisch financieel beleid voert met zorg voor duurzame ontwikkeling en mensenrechten. Zo gaan we niet in zee met landen of bedrijven die terrorisme steunen.

Twee. Een stad met een lokaal vredesbeleid

- We zorgen ervoor dat geen oorlogsmateriaal naar conflictgebieden wordt vervoerd via Zeebrugge.

Drie. Dekoloniseer Brugge

- We gaan het debat aan over ons koloniaal verleden.
- We duiden standbeelden en straatnamen die koloniale figuren verheerlijken.
- We voegen nieuwe standbeelden toe en noemen straten of pleinen naar Nelson Mandela, Patrice Lumumba of Mohammed Abdelkrim el Khattabi.

Vier. Steun aan een actieve vredespolitiek in Palestina

- We organiseren geen handelsmissies naar Israël zolang dat land het internationaal recht schendt.
- We werken niet samen met Israëlische bedrijven die de bezetting van Palestina steunen.

10 BRUGGE JONGE STAD

Jongeren verdienen hun plaats in de stad. Ze zijn experts bij uitstek over de plek waar ze wonen, leren en zich amuseren. Daarom kunnen we, door hen aan het woord te laten, een schat aan voorstellen en engagement aanboren. Als het gaat over inspraak, ontspanning en welzijn van jongeren, neemt het jeugdwerk natuurlijk een cruciale plaats in. 'Plaats' moeten we hier ook letterlijk nemen: jongeren hebben meer groene, openbare ruimte nodig. Plaats om bij elkaar te komen en zich uit te leven. Daarnaast willen we voor jongeren de drempels verlagen voor deelname aan sport, spel en cultuur.

Eén. Laat het Brugs jeugdwerk bloeien

- In elke deelgemeente is een sterke permanente werking van het professioneel jeugdwerk nodig. We investeren daar in professionals en solide vrijwilligers om het aanbod te optimaliseren en nieuwe initiatieven op te starten.
- Jeugdbewegingen zoeken vrijwilligers en omkaderen hen. Het is ook aan de stad de jeugdbewegingen daarbij te steunen. Zo willen we de wachtlijsten om kinderen en jongeren in een jeugdbeweging in te schrijven wegwerken.
- De opleiding van vrijwilligers met een migratie-achtergrond geven we extra aandacht om de diversiteit in het jeugdwerk te verhogen.
- Om de ontmoeting, uitwisseling en samenwerking tussen jongeren van de verschillende vormen van jeugdwerk te stimuleren, organiseren en ondersteunen we jaarlijkse gezamenlijke evenementen.

Twee. Jongeren verdienen een plaats in de openbare ruimte

- De openbare ruimte richten we zo in dat jongeren er zich thuis voelen, met voetbal- en basketbalveldjes, zitbanken, sanitair en drinkwaterfonteinjes.
- Luifels om te schuilen voor de regen en onderdelen van skateparken nemen we op in de officiële lijst van straatmeubilair. Zo maken we het makkelijker die dingen te plaatsen.
- We zorgen ervoor dat er overall groen en open ruimte is op wandelafstand, plekken waar jongeren zich kunnen uitleven.

Drie. Infrastructuur op maat van jongeren en hun organisaties

- We voorzien meer lokalen voor jongeren, van huiswerkklassjes tot lokalen voor jeugdbewegingen. Een lokaal dat je je eigen kan maken, is een ankerpunt voor een jongerenwerking.
- Elke jongere heeft recht op een sporthal en zwembad dicht in de buurt, zowel voor sportclubs als voor vrij gebruik.

- De infrastructuur van scholen openstellen kan een hefboom zijn om aan de noden te verhelpen, als investering in animatoren en conciërges.
- De jeugdsector en sport- en dansverenigingen kunnen bij de organisatie van die nieuwe publieke ruimte een rol spelen. Door activiteiten te organiseren in de schoolgebouwen kunnen we meer jongeren bereiken.
- In alle deelgemeenten voorzien we fuifzalen in beheer van de stad onder het motto: betaalbaar en bereikbaar.

Vier. Jeugddiensten met een open deur

- De jeugddiensten stimuleren we om in een open aanbod te voorzien op plaatsen waar de jongeren zijn. Een vindplaatsgericht gratis aanbod waar geen inschrijving voor nodig is. Zo kunnen we meer jongeren bereiken dan met het Brugge Leeft-aanbod alleen.
- Wie veel jongeren bereikt, kan ook meer animatoren vinden en opleiden, in samenwerking met professioneel jeugdwerk.

Vijf. Laat jongeren mee de stad maken

- Bij de heraanleg van straten en pleinen betrekken we jongeren, ook buiten de klassieke inspraakkanalen. We treden ze daarvoor tegemoet. We maken contact via het jeugdwerk en het onderwijs.
- Een goed functionerende jeugdraad vraagt om permanente professionele ondersteuning.
- De jeugdraad moet initiatiefrecht krijgen in de gemeenteraad. Dan kunnen jongeren punten op de agenda zetten.
- We maken een digitale plek waar jongeren vragen en voorstellen kunnen dropen en die ook kunnen laten ondersteunen door leeftijdsgenoten. We zorgen voor een brede bekendmaking van dit nieuwe online inspraakmedium.

Zes. Meer prikkels en mogelijkheden voor spel, sport, dans en cultuur

- Sporten en dansen moeten toegankelijker en goedkoper. Daarom bieden we laagdrempelige infrastructuur aan, geven we sport- en dansverenigingen voldoende werkingsmiddelen en komen tussen in de kosten voor lidmaatschap van een sport- of dansclub.

Zeven. Samenleven en veiligheid

- We nemen en stimuleren initiatieven om jongeren samen te brengen over alle verschillen heen: buurtevenementen, festivals ...
- We zetten in op een laagdrempelige politie en versterken daarom de ploeg wijkagenten en de wijkteams.