

# CD&V-speerpunten voor { ons Brugge }



## ECONOMIE & MOBILITEIT

### THEMA 1 : ECONOMIE

Economie is een belangrijke factor in de stad. In de komende legislatuur wil CD&V de concurrentiepositie van Brugge versterken. Wij hebben de ambitie een aantrekkelijke stadsregio te zijn voor ondernemers en investeerders, die kan wedijveren met andere centrumsteden en regio's.

De economie begint en eindigt niet bij de stadsgrenzen: wie werkt aan een economisch beleid moet denken in termen van minstens de hele regio. Voor Brugge is dit het arrondissement met de tien gemeenten, en bij uitbreiding zelfs de regio Oostende erbij. Met intenser overleg tussen de burgemeesters, de gemeentebesturen en met de sociale partners uit de streek, moeten we ons beleid nog meer impact geven.

CD&V ziet voor het economisch beleid 2013-2018 vijf klemtonen:

- ❖ een vlotte dienstverlening van de overheid aan de ondernemingen, vooral inzake bouw- en milieuvergunningen;
- ❖ een voldoende groot en voldoende gediversifieerd aanbod aan bedrijfsruimte in de stad en de regio;
- ❖ de verdere uitbouw van Brugge als onderwijsstad;
- ❖ de uitdrukkelijke profilering en marketing van Brugge als een stad waar het goed en creatief ondernemen is.
- ❖ de verbetering en vrijwaring van de bereikbaarheid van de stad en de regio, en op de eerste plaats ook van de haven;

#### 1. Brugge wil aantrekkelijk zijn om er te ondernemen...

Bedrijven zijn belangrijk voor een stad: ze zorgen immers voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Onze regio heeft al vele troeven in handen: we hebben de haven, sterke industriële spelers, vele kmo's in diverse sectoren, een bloeiende zorgsector en -economie en de toeristische sector. De komende jaren moet het de ambitie zijn deze troeven nog meer uit te spelen door rond deze speerpunten te proberen clusters van (nieuwe) economische activiteiten uit te bouwen.

Om nieuwe bedrijven aan te trekken, en de bestaande bedrijven nog beter van dienst te zijn, willen we de dienstverlening versterken. Enkele concrete ideeën:

- Een stedelijke account manager (SAM) is het aanspreekpunt voor ondernemers en investeerders, gidst hen door het kluwen van de stedelijke administratie, begeleidt de dossiers en kan bemiddelend optreden.
- Het beleid voor economische en milieuvergunningen moet gecoördineerd, oplossingsgericht en klantgericht zijn. Er wordt in dialoog naar oplossingen gezocht.
- Mede om het winkelaanbod in de binnenstad te heroriënteren ten opzichte van de rand en de grootschalige projecten in de periferie willen we investeren in een centrummanager. Hij tekent de strategie en de daaruit voortvloeiende acties uit, in samenspraak met de handelaarsvertegenwoordigers.

Kortom: om de dienstverlening aan bedrijven ingrijpend te verbeteren moet de stad zowel werk maken van een meer performante front office, als van een back office die de vergunningsaanvragen geïntegreerd en klantvriendelijk behandelt.

## 2. ... en moet ook het uitzicht hebben van een ondernemende stad.

De ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is van cruciaal belang om de economie te stimuleren. De geplande zones aan de Chartreuse, de Spie en tussen de Expressweg en de Blankenbergesteenweg zijn van levensbelang voor onze stad en de hele regio en moeten worden gerealiseerd. De zone Chartreuse, waar we al meer dan 20 jaar om vragen, moet architecturaal kwaliteitsvol uitgebouwd worden, het wordt immers de nieuwe toegangspoort tot de stad.

Maar er is meer nodig: CD&V wil een masterplan dat de beschikbaarheid van voldoende ruimte voor bedrijven garandeert, zowel op korte als langere termijn. Enkele concrete ideeën:

- De ontwikkeling en realisatie van nieuwe bedrijventerreinen vertrouwen we toe aan een eigen Dienst Stadsontwikkeling. Die zal ook bijzondere aandacht opbrengen voor de invulling van de terreinen en de architecturale en landschappelijke kwaliteit. Het hedendaagse beeld van die nieuwe bedrijventerzones op cruciale locaties moet de ondernemende dynamiek van Brugge illustreren!
- De Dienst Stadsontwikkeling krijgt de expliciete opdracht om het stedelijk patrimonium deels ook een economische functie te geven. Het onroerend goed van de stad moet een instrument worden van het economisch stimulerings- en ondersteuningsbeleid, gericht op nieuwe niches: innovatieve zorgbedrijven, spin-offs van de hogescholen, de creatieve en culinaire economie.
- Het stadsbestuur zal starterscentra uitbouwen om het economisch initiatief van jonge mensen te ondersteunen.

Kortom, de stad zorgt voor voldoende ruimte zowel voor starters, bestaande ondernemingen die groeien en willen uitbreiden als voor nieuwe bedrijven die zich

in Brugge willen vestigen. Flexibiliteit moet bedrijven toelaten sneller te starten, vlotter uit te breiden of te diversifiëren.

### 3. In Brugge worden nieuwe jobs gecreërd, maar ook talentvolle jongeren opgeleid

Met de nieuwe bedrijventerreinen en een proactieve, bedrijfsvriendelijke aanpak van de stad moet ook de tewerkstelling een belangrijke impuls krijgen. Daarbij is goed opgeleid personeel een kritische succesfactor: de beschikbaarheid van kwalitatief en gemotiveerd personeel is immers ook een belangrijke factor bij de keuze van een bedrijf om zich ergens te vestigen. De demografische evolutie en de groeiende vraag naar hooggeschoold personeel zal dit alleen versterken. Concreet willen wij werk maken van hetvolgende:

- Het zal mee de zorg van het stadsbestuur zijn dat de richtingen en opleidingen die de Brugse scholen en hogescholen aanbieden voldoende inspelen op de noden van de arbeidsmarkt. Wanneer relevante opleidingen ontbreken of nieuwe noden opdoemen, moet de stad mee aan de kar trekken om nieuw aanbod te ontwikkelen en te lobbyen voor de goedkeuring van de programmatie ervan. Daartoe is ook een voortdurend overleg tussen stadsbestuur en hogescholen onmisbaar.
- De stad moet actief - en zelfs proactief - inspelen op de komst van de masteropleidingen ingenieur van de KU Leuven naar Brugge. Deze opleidingen zullen in de volgende legislatuur verhuizen van Oostende naar de nieuwe KHBO-campus aan het Brugse station. CD&V wil dat het beleid de samenwerking met het bestaande bedrijfsleven en de ontwikkeling van spin-off-bedrijven ondersteunt. Datzelfde geldt voor de samenwerking tussen zorginstellingen, onderwijs en technologische bedrijven.

Met een actief onderwijsbeleid wordt de opleiding van goeie arbeidskrachten, ook van hooggeschoolden in de eigen regio gewaarborgd. Samen met nieuwe kansen op werk zal dit de braindrain tegengaan.

### 4. Brugge moet zichzelf nog beter verkopen

We zijn te bescheiden. Brugge is een merk met wereldfaam, heeft een gunstige ligging en is een regio met vele troeven die haar interessant maken voor ondernemers en investeerders. We moeten dat nog meer en nog beter vermarkten. Be good, and tell it!

Onze ideeën:

- Brugge kan gepositioneerd worden als de stad waar creativiteit, kunst en ambacht elkaar vinden en bevruchten. Zo is de stad nu al een centrum van

kalligrafie en letterkappen, een gericht beleid moet ervoor zorgen dat ze er de absolute wereldhoofdstad van wordt.

- Onze stad is een culinair mekka met de meeste sterrenrestaurants van alle Vlaamse steden, hotelscholen en traiteurs die aanvragen krijgen uit het hele land, en topbedrijven die toonaangevend zijn inzake innovatie in de voeding. Brugge moet het centrum van het onderzoek en de voorgezette opleiding rond culinaire creativiteit worden.
- Brugge huisvest nu reeds een paar internationale instellingen voor voortgezet onderwijs. Het stadsbestuur moet de stad nog meer marketen als de perfecte setting voor de inplanting van (al dan niet internationale) postgraduate colleges.
- Dank zij de cultuurhistorische kwaliteiten, kan Brugge een zeer aantrekkelijke locatie zijn voor het organiseren van congressen. Een absolute voorwaarde hiervoor is de aanwezigheid van een degelijk congrescentrum.

## 5. Onze regio moet bereikbaar blijven

De Brugse CD&V heeft de mobiliteitsvraagstukken die zich in en rond een historische stad stellen, steeds kordaat aangepakt. We zullen dit uiteraard blijven doen. Eén van de belangrijkste dossiers is de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Wat de bereikbaarheid via de weg betreft, zitten we eindelijk in een stroomversnelling – met dank aan minister Crevits. En dat tempo moeten we nu aanhouden, op alle vlakken. Wij willen in de komende legislatuur werk maken van:

- Een grondige aanpak van de N31 in Lissewege en een snelle oplossing voor het kruispunt aan de Chartreuse. Ook de realisatie van de A11 is dringend. Deze snelweg met 2 x 2 rijstroken moet de N31 ter hoogte van de Blauwe Toren en de N49 ter hoogte van Westkapelle met elkaar verbinden.
- Een betere binnenvaartverbinding voor de haven. De enig haalbare structurele oplossing hiervoor is de verbreding van het Schipdonkkanaal, die Zeebrugge laat aansluiten op het Europese hoofdwatwegennet.
- In afwachting dat die verbreding er komt, zal de stad bij de Vlaamse overheid aandringen op een modernisering van de sluisen op de ringvaart, zodat er ook grotere schepen kunnen passeren met minimale hinder voor de weggebruikers. Zo moet de Dampoortsluis worden aangepakt en de nieuwe brug in Steenbrugge snel worden gerealiseerd. Voor de zuidelijke ontsluiting van de stad, is ook de verbreding van de Vaartdijkstraat tussen de Ring en Ten Briele noodzakelijk.
- Een drastische verhoging van de capaciteit van haventrafiek via het spoor. De verdubbeling van het aantal sporen van twee naar vier tussen Brugge en Gent moet snel worden uitgevoerd.

De haven blijft de belangrijkste economische pool in het noorden van de provincie. Het continu verbeteren van de bereikbaarheid moet de motor van de haven, met zijn 300 bedrijven en 28.000 werknemers, draaiend houden.

## **THEMA 2 : MOBILITEIT**

Onze economische speerpunten maken al duidelijk dat mobiliteit een cruciale factor is voor de verdere ontwikkeling van onze stad. Investerings voor mobiliteit vergen dan ook een eigen budget, los van bijvoorbeeld de heraanleg van straten. Het budget voor mobiliteitsinvesteringen moet ook hoger, en er moet voortdurend geïjverd worden om ook bij de andere overheden substantiële budgetten voor de mobiliteit in Brugge vast te leggen.

Voor een maximaal mobiel Brugge zien we vijf klemtonen:

- ❖ een veilige mobiliteit met veel aandacht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer;
- ❖ deelgemeenten en mobiliteit;
- ❖ bijzondere aandacht voor de noordelijke deelgemeenten;
- ❖ inspraak en overleg versterken het draagvlak voor mobiliteit;
- ❖ iedereen mobiel.

### 1. Brugge is een stad die voetgangers, fietsers en openbaar vervoer koestert

In een compacte stad als Brugge zijn er veel korte verplaatsingen. En die maak je het best te voet, met de fiets of het openbaar vervoer. Omdat het goed is voor de gezondheid, voor de luchtkwaliteit, voor je portemonnee én bovendien zeer flexibel in gebruik. We zien ondermeer volgende concrete actiepunten:

- Bij de heraanleg van de poortstraten, als invalsweg naar en van het stadscentrum, moet de auto ondergeschikt gemaakt worden aan voetganger en fietser. Mooie wandelstraten nodigen immers uit om te voet op verkenning te gaan in de stad. Voor fietsers wordt voorzien in een comfortabele fietsstrook in beide richtingen.
- Op drukke dagen wil CD&V de voornaamste winkelstraten verkeersluw maken, zodat er naast voetgangers en fietsers enkel nog openbaar vervoer toegelaten is. Bewoners worden verwittigd via de moderne communicatiemiddelen.
- Het openbaar vervoer in de binnenstad kan anders georganiseerd worden. We moeten nagaan hoe we met een betere circulatie minder bussen in de binnenstad laten rijden, maar toch evenveel passagiers kunnen bedienen. Brugge moet de ambitie hebben om nieuwe technologieën te blijven uittesten.
- Het parkeerbeleid in de binnenstad wordt onverkort voortgezet: langparkeerders worden geweerd, bovengronds parkeren moet maximaal roteren en ondergronds parkeren wordt aangemoedigd. Er wordt voldoende ruimte voorzien voor bewonersparkeren.

## 2. Deelgemeenten en mobiliteit

Ook in de verschillende deelgemeenten kunnen nog heel wat verbeteringen gerealiseerd worden. Wij willen daarbij uitgaan van algemene beleidsregels voor een consistent mobiliteitsbeleid:

- De doorstroming en veiligheid op de radiale invalswegen in de verschillende deelgemeenten - de "steenwegen" - moeten verbeterd worden. Het gaat dan over: de heraanleg van de Stationsomgeving-kant Sint-Michiels en de Maalse Steenweg in Sint-Kruis en het overwegen van aanpassingen aan de Generaal Lemanlaan in Assebroek, de Brugsesteenweg in Koolkerke en de Baron Ruzettelaan in Assebroek.
- Ook de aansluiting van de radiale wegen op de Ring wordt herbekeken. Verscheidene van deze kruispunten zijn te gevaarlijk. Ze moeten eenvoudiger en vlotter gemaakt worden, waarbij ook veiligheid voor zwakke weggebruikers een prioriteit is.
- Een fietsersbrug die zowel de ring als de ringvaart overspant, moet de fietsmobiliteit tussen het centrum en de deelgemeenten Assebroek en Sint-Kruis bevorderen. De technische haalbaarheid en de geschikte locatie, tussen de Kruispoort en de Gentpoort, moet onderzocht worden.
- Snelheidsbeperkingen moeten zoveel mogelijk rekening houden met de verkeersomstandigheden. Waar mogelijk komen er dynamische verkeersborden.
- In afgebakende woonwijken geldt "zone 30". De inrichting zorgt ervoor dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert. Dat moet op een manier gebeuren die de veiligheid van de weggebruikers niet in het gedrang brengt.
- Veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op het hele grondgebied: op gevaarlijke plaatsen is extra verlichting of een wegversmalling noodzakelijk, en in zones-30 moeten drukke plaatsen, zoals bij een school, sportlokaal of bibliotheek, steeds een zebrapad krijgen.

## 3. Bijzondere aandacht voor de noordelijke deelgemeenten

Zoals reeds aangegeven vormt de dringend noodzakelijke verdere ontsluiting van de haven van Zeebrugge via het water, het spoor, de weg en de lucht een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling van de hele regio. Maar een eenzijdige klemtoon op de havenontwikkeling kan de leefbaarheid van de noordelijke deelgemeenten van Brugge evengoed bedreigen. Daarom zal CD&V werk maken van:

- Het behoud van Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge als volwaardige woondorpen. Alle betrokken overheden moeten alle noodzakelijke en wenselijke investeringen doen om de leefbaarheid en het leefcomfort ervan te vrijwaren en verhogen. De aanleg van een groene buffer en de insleuving van de spoorweg ter hoogte van Lissewege en Zwankendamme zijn daar belangrijke items bij.

- Goede voetgangers- en fietsverbindingen die de vier wijken van Zeebrugge onderling verbinden. Dit zal de integratie bevorderen en de leefbaarheid versterken. Omdat de meeste besturen die beslissingen nemen over Zeebrugge weinig voeling hebben met de realiteit van het wonen en leven daar, is het de bijzondere opdracht van het stadsbestuur steeds de belangen te behartigen van de inwoners.

#### 4. Inspraak en overleg versterken draagvlak voor mobiliteit

Het stadsbestuur zorgt ervoor dat alle partners in het verkeer de kans krijgen op inspraak bij mobiliteit. Dat versterkt de betrokkenheid, en zorgt voor nog betere beslissingen. Wij engageren ons:

- Om het vernieuwende inspraaksysteem dat Brugge opgezet heeft voor de heraanleg van straten en pleinen, voort te zetten. Dat betekent inspraakmomenten in de verschillende fasen van planning en uitvoering, met telkens duidelijke, verstaanbare informatie en voldoende ruimte voor discussie. Dit moet ook gelden voor werken die niet van het stadsbestuur maar van bijv. de Vlaamse overheid uitgaan. En in alle gevallen moet goed afgestemd worden met de nutsmaatschappijen.
- Om bedrijven en scholen uit te nodigen om mee na te denken over mobiliteit. Op die manier worden ook hun noden in kaart gebracht en kan er meer systematisch op ingespeeld worden. Bedrijfsvervoerplannen (waarbij naast de werkgever ook de werknemers en de omgeving betrokken worden) en schoolvervoerplannen (waarbij ook de leerlingen en ouders betrokken worden) zijn belangrijke instrumenten van het stedelijk mobiliteitsbeleid.

#### 5. Iedereen mobiel

Ook minder mobiele mensen met fysische, psychische en/of financiële beperktheden moeten zich vlot kunnen verplaatsen. Het stadsbestuur moedigt hen aan om meer naar buiten te komen, en voert een ondersteunend beleid. Enkele ideeën :

- Structurele ingrepen zullen bijdragen tot een maximale mobiliteit voor iederéén. Door de toegankelijkheid van de bussen te verhogen, door alle drempels en belemmeringen op voetpaden weg te nemen en bijvoorbeeld ook extra zitbanken te voorzien.
- Er worden geen uitzonderingen toegestaan op de regel dat terrassen minstens anderhalve meter op het voetpad moeten vrijlaten.
- De stad voorziet voldoende bovengrondse parkeerplaatsen voor minder mobiele mensen. Het correcte gebruik ervan wordt streng gecontroleerd.