

# Programmadag 21 maart 2009

## Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Na jaren van wanbeleid, zowel vóór als na de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989, is het duidelijk geworden dat het beleid van de traditionele partijen niet gewerkt heeft. Decennia lang hebben de politieke partijen, zowel de Vlaamse als de Franstalige, de ene na de andere historische kans gemist om Brussel om te bouwen tot een welvarende Europese en internationale stad die moeiteloos de concurrentie met andere grootsteden zou aankunnen.

Volgens Lijst Dedecker dringen drastische ingrepen zich dan ook op. Het wordt tijd dat een aantal politieke, maar ook sociaal-economische taboes doorbroken worden. Brussel snakt naar een injectie gezond verstand en duidelijke beleidsmaatregelen.

Voor Lijst Dedecker zijn de Brusselse prioriteiten:

- Bestuurlijke efficiëntie & solidariteit (één stad, één ocmw)
- Responsabilisering & uitbreiding bevoegdheden (o.a. fiscale autonomie)
- Sterke Economie & Werkgelegenheid
- Voldoende en betaalbare Huisvesting
- Reorganisatie van Ruimtelijke ordening & Stedenbouw
- Efficiënte Mobiliteit
- Respect voor Milieu & Netheid
- Garanderen & versterken van de Veiligheid (één politiezone)
- Investeren in Onderwijs, Taal & Cultuur
- Bestrijding armoede en stadsvlucht

Voor deze Programmadag vertalen deze prioriteiten zich in 4 grote blokken die in beknopte mate en in grote lijnen de meest cruciale thema's zullen omvatten:

BRUSSEL BESTUURT

BRUSSEL LEEFT

BRUSSEL BEWEEGT

BRUSSEL WERKT

BRUSSEL LEERT

## **1. BRUSSEL BESTUURT**

### **Bestuurlijke chaos werkt als een rem**

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat uit 19 gemeenten en telt meer dan één miljoen inwoners op 161,4 km<sup>2</sup>.

Voor het bestuur van Brussel zijn het aantal gecreëerde postjes en mandaten niet te overzien. De lijst is dan ook lang: een Gouverneur, een Vice-Gouverneur, een Regering, een Parlement, 19 gemeenten, 19 burgemeesters, 19 schepencolleges, 19 ocmw's, 6 politiezones met elk een eigen korpschef, etc.

Deze kakofonie van versnipperde bevoegdheidsdomeinen leidt tot een onoverzichtelijk bestuurskluwen dat elk efficiënt beleid in de weg staat.

Voor Lijst Dedecker werkt deze bestuurlijke chaos als een ongeoorloofde rem op de ontwikkeling en evolutie van Brussel.

### **Brussel, één stad**

Brussel schiet schromelijk tekort om de veilige, welvarende en gastvrije hoofdstad te zijn van Vlaanderen, België en Europa. Daarom moeten we de bestuurlijke chaos een halt toeroepen, om plaats te maken voor een helder en efficiënt beleid, zoals het een internationale grootstad past.

Brussel moet de ambitie hebben om één stad te zijn. Brussel heeft dan nog één burgemeester, één regering of college en één OCMW die verantwoording afleggen voor één stadsraad. Bovendien moet die burgemeester rechtstreeks verkozen kunnen worden door alle Brusselaars.

LDD verzet zich met klem tegen om het even welke territoriale uitbreiding van Brussel. De geschiedenis leert dat elke toegeving op vlak van territorium, of van taalfaciliteiten, de Vlaamse identiteit schaadt, en de integratie van anderstaligen tegenwerkt. Het is voor LDD onaanvaardbaar dat Vlaanderen enig grondgebied prijsgeeft.

Brussel moet ook vallen onder één politiemacht (met één politiezone) en één administratie, wat een garantie zal zijn voor meer veiligheid, meer solidariteit en minder discriminatie.

Voor de veiligheid, de netheid, de ruimtelijke ordening en de mobiliteit in de stad is het stroomlijnen van de gemeentelijke bevoegdheden op basis van het subsidiariteitsprincipe gewoon een must, die prioriteit krijgen in de hervorming van de stad. Het subsidiariteitsbeginsel houdt in dat de bevoegdheden worden uitgeoefend op het meest efficiënte niveau. Uiteraard moet de Brusselaar een beroep kunnen blijven doen op lokale administratieve antennes, dicht bij de burger. LDD pleit voor een eenvormig beleid, niet voor het afschaffen van lokale dienstverlening.

De Brusselse provinciale bestuurslaag is volkomen overbodig en kan dan ook meteen worden afgeschaft. De bestuurlijke vereenvoudiging betekent niet alleen meer transparantie en efficiëntie, maar ook een gigantische besparing. De traditionele partijen zijn hierin de voorbije jaren schromelijk te kort geschoten. Er werd, ondanks talrijke verkiezingsbeloftes, geen enkel initiatief genomen om een eerste logische stap naar meer bestuurlijke vereenvoudiging te zetten.

Bovendien wil LDD Brussel ook fiscaal zo autonoom mogelijk maken, zodat het zelf instaat voor inkomsten en uitgaven en op die manier eindelijk wordt geresponsabiliseerd. Brussel mag zich niet langer verschuilen achter een politiek van transfers tussen gewesten en gemeenschappen, waarmee de budgettaire gaten altijd worden opgevuld. Voor de kosten die Brussel maakt als nationale en Europese hoofdstad moet het wel afzonderlijk worden vergoed.

Lijst Dedecker wil investeren in een meer transparante, beter toegankelijke, maar op termijn afgeslankte overheidsadministratie die een meer betrouwbare, doeltreffende en samenhangende dienstverlening uitbouwt. Die overheid werkt dan in een breed partnerschap met burgers, ondernemingen, verenigingen, instellingen en organisaties.

### **Brussel Meertalige wereldstad**

Brussel is een wereldstad, met talloze nationaliteiten, die zich vooral moet toeleggen op toerisme, cultuur en het onthaal van multinationale bedrijven, en nationale en internationale instellingen. Brussel heeft bovendien een belangrijke sociaal-economische impact op het Vlaamse en Waalse hinterland. Hiervoor moet Brussel als evenwaardige partner in gesprek gaan met de 2 andere gewesten, en natuurlijk eveneens met Europa.

LDD pleit verder voor het behoud van het paritair (N/F) uitvoerend bestuur van Brussel. Daarom moet ook de correcte toepassing van de taalwetten dringend een vernieuwd elan krijgen. Het is onaanvaardbaar dat de Brusselse regering, en dus ook de Vlaamse meerderheidspartijen, de taalwetten manifest naast zich neerleggen en de betrokken arresten van de Raad van State gewoon negeren. De tweetaligheid van het personeel moet niet alleen in de openbare diensten afgedwongen worden, maar moet ook in de privé meer worden aangemoedigd, omdat het garantie biedt op werk en op een betere toekomst.

### **Minder nutteloze regels**

Gebrekkige regelgeving en een administratief kluwen zijn het onvermijdelijke gevolg van de slechte werking van de Brusselse overheden. Gemeentelijke en gewestelijke regelgevingen die niet op mekaar zijn afgestemd, hinderen het bedrijfsleven. Het naast mekaar bestaan van honderden gemeentelijke belastingen en reglementen maakt het voor de bedrijven en zelfstandigen bijzonder moeilijk. Daarom moet de bestuurlijke hervorming er op uit zijn om de regeldruk maximaal te verminderen, wat bijdraagt tot de internationale openheid van onze economie en de kansen op meer welvaart verhoogt.

### **Brussel in België en in Europa**

LDD legt voor Brussel de rol van een confederaal stadsgewest weg, met volledige autonomie voor de huidige gewestelijke materies. Na de defederalisering van gemeenschapsmateries, zoals sociale zekerheid en gezondheidszorg, kunnen de Brusselaars kiezen tussen het Vlaamse en het Franstalige stelsel. De financiering van de bijkomende verplichtingen die Brussel heeft wegens zijn hoofdstedelijke rol wordt bepaald in overleg met Vlaanderen en Wallonië. Om de positie van Brussel als Europese hoofdstad te versterken, streven we naar een verankering van de instellingen van de Europese Unie.

## 2. BRUSSEL LEEFT

### **Veiligheid**

#### *Eén politiezone*

Als Vlaamse, Belgische en Europese hoofdstad, tweetalig stadsgewest en belangrijkste verkeersknooppunt staat Brussel voor een aantal fundamentele uitdaging op het vlak van veiligheid. Belangrijke veiligheidsproblemen in Brussel hebben te maken met de mobiliteit van werknemers (pendelaars, verkeersveiligheid, etc), verschuivingen in de bevolking (immigratie, internationale criminaliteit, etc.), de economische activiteiten (financiële, fiscale en milieucriminaliteit), lokale ordehandhaving of ordehandhaving die te maken heeft met de (inter)nationale instellingen en de Europese topontmoetingen, maar veel veiligheidsproblemen komen voort uit de bestuurlijke chaos die Brussel kenmerkt.

Niet alleen zijn er in Brussel 19 gemeenten, en dus 19 verantwoordelijke burgemeesters, die een eenduidig beleid in de weg staan, maar die zijn opgesplitst in 6 verschillende politiezones. Elke politiezone heeft zijn korpschef die aan 2 of meer burgemeesters verantwoording moet af leggen. Bij rellen of oproer merken we maar al te vaak dat de krachtadigheid van het beleid afhankelijk is van het grondgebied van de gemeente waar de oproerkraaiers uiteindelijk belanden. Burgemeesters laten zich vaker leiden door electorale motieven, dan door de veiligheid in hun gemeenten. Dat geldt niet alleen voor betogingen of gewone criminaliteit, maar ook voor het verkeers- en parkeerbeleid, voor preventieve acties, en voor de werking van de buurtpolitie.

Voor Lijst Dedecker is er maar één oplossing: het samenbrengen van de 6 bestaande politiezones tot één zone, van de Brusselse Politie, de BruPol, die onder het commando staat van één korpschef, en politiek onder de bevoegdheid komt van de regering van het stadsgewest.

#### *Bootcamps*

Brussel kent verschillende no-go zones waar straatbendes van jonge criminelen zich de koning te rijk voelen. Lijst Dedecker heeft respect voor de talloze sociale (straathoek)werkers, die met de beste bedoelingen aan preventie trachten te doen. Maar de realiteit leert ook dat er meer kordate middelen nodig zijn om het jongerengeweld een halt toe te roepen. Lijst Dedecker wil daarom dat de Brusselse overheid dringend op zoek gaat naar locaties om er een aangepaste, strenge jeugdopvang te organiseren. In zogenaamde bootcamps kan de jeugd delinquentie doelmatig worden bestreden.

Brussel moet daarin zelf verantwoordelijkheid nemen. Het gaat niet op dat in sommige Brusselse wijken de jongerenbenden straffeloos hun gang gaan, en dat het Brusselse parket niet optreedt omdat er in de jeugdinstanties buiten Brussel geen opvang voorhanden is. Het is niet aanvaardbaar dat jongeren die op heterdaad zijn betrapt, of waarvan de schuld meteen bewezen wordt, zomaar worden vrijgelaten. Zo krijgen de criminele bendes een vrijbrief en wordt het werk van de Brusselse politiediensten nog moeilijker gemaakt. Voor straatcriminaliteit en vandalisme moet dus een absolute nultolerantie gelden. Tenslotte pleit LDD voor verhoogde controles en meer politie aanwezigheid in de Brusselse metro- en treinstations. Dit worden anders broeihaarden van geweld en delinquentie. De gebruikers van het openbaar vervoer moeten zich daar veilig voelen, en waar dit nuttig en nodig is moeten goed functionerende veiligheidscamera's worden geplaatst.

## **Ruimtelijke Ordening & Stedenbouw**

Ruimtelijke Ordening dient méér rechtszekerheid en transparantie te bieden. Daartoe wil LDD de regelgeving drastisch vereenvoudigen, zodat deze meer begrijpbaar en dus transparanter wordt. De procedures inzake het vergunningenbeleid moeten worden ingekort, zodat er sneller uitsluitel en dus meer rechtszekerheid komt. Bovendien wil LDD aan de kortere doorlooptijden een voor de overheidsdiensten dwingend karakter geven. Indien de overheid niet tijdig beslist, wordt de vergunningsaanvraag dus aanzien als goedgekeurd.

Brussel snakt naar een betere en efficiënte planning en bestuur inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw. Ook hier wordt het probleem in grote mate bepaald door het feit dat de bevoegdheden inzake ruimtelijke ordening versnipperd zijn over gemeenten en Gewest. Een overdracht van deze bevoegdheden naar één efficiënt beleidsniveau dringt zich dan ook op.

Brussel kan immers onmogelijk een coherent en efficiënt beleid voeren wanneer er in elk van de 19 gemeenten enkele schepenen zijn die overlappende bevoegdheden hebben en mekaars beleid kunnen doorkruisen. Deze situatie druist regelrecht in tegen elke vorm van gezond verstand.

### **Huisvesting**

De overheid moet meehelpen om iedere burger aan een behoorlijk huis te helpen. Dat kan vooral door de lasten op het bouwen en verbouwen, zoals de BTW, te verminderen en de onroerende voorheffing op de eigen woning af te schaffen. Voor wie minder bemiddeld is voert de overheid een huurtoelage in, zodat de private huizenmarkt niet wordt verstoord, en het grondwettelijk recht op wonen toch wordt gegarandeerd. De huurtoelage wordt gekoppeld aan minimale kwaliteitsnormen, zodat huisjesmelkers er geen voordeel bij doen.

In elke wereldstad vindt men skyscrapers en torenbouw, in Brussel nagenoeg niet. Op weloverwogen locaties kunnen ze een oordeelkundig gebruik van de schaarse grond nochtans optimaliseren. Zodat het overaanbod aan bestaande kantoorgebouwen plaats kan maken voor betaalbare woningen, via huursubsidies in plaats van een ondoordachte en extreem dure bouwdrang van sociale woningen. Dat betekent Brussel 'ombouwen' tot een wereldstad. Niet door te vluchten naar de rand om die dan te willen annexeren, maar door gedurfde en prestigieuze projecten in de stad zelf.

Het sociaal woonbeleid moet volgens Lijst Dedecker gebaseerd zijn op een huursubsidie. Op basis van de specifieke inkomenssituatie kan de overheid, via huursubsidies, het gezinsinkomen van huurders tijdelijk financieel ondersteunen. Via huursubsidies wordt aldus de afstand overbrugd tussen het huurniveau dat de huurder aankan, en het investeringsniveau dat nodig is om huurwoningen grondig te renoveren of nieuwe huurwoningen op te richten. Huursubsidies bieden het voordeel dat de overheid de toekenning ervan zeer precies kan afbakenen, met name tot de minst bemiddelde huurders. Het toekennen van huursubsidies wordt logischerwijze gekoppeld aan het introduceren van minimale kwaliteitsnormen, anders dreigt betreffend systeem immers te onttaarden in het subsidiëren van zogenaamde 'huisjesmelkers'.

Bovendien kunnen private investeerders en ontwikkelaars zo ook op marktconforme manier huurwoningen ter beschikking stellen aan sociale woonorganisaties, die de woningen dan op hun beurt doorverhuren tegen betaalbare prijzen aan de werkelijke doelgroep. Het huidige sociaal woonbeleid mist te veel zijn echte doelgroep: zij die niet in staat zijn een woning op de private

huurmarkt te huren zonder overheidssteun. Er moeten voldoende betaalbare huurwoningen komen voor zij die het werkelijk nodig hebben. Nu worden te veel sociale woningen ingenomen door mensen uit de hogere en middeninkomens via politiek dienstbetoon.

Lijst Dedecker verzet er zich dus tegen dat de overheid nog meer sociale woningen gaat bouwen, maar ook tegen de overdreven regulering van de huurprijzen op de private huurmarkt. De overheid mag zich niet vergalopperen in een sociale woningwedloop, maar er in de eerste plaats voor zorgen dat de beschikbare woonruimten beter worden benut.

In Brussel staan tussen 15.000 en 30.000 woningen leeg en is er 1.500.000m<sup>2</sup> leegstaande kantooroppervlakte beschikbaar, die ook tot woningen kunnen worden omgebouwd. Voor woningen die langer dan één jaar ononderbroken leeg staan en waaraan geen onderhoudswerken worden uitgevoerd kan een leegstandsbelasting de verkrotting van beschikbare woningen tegengaan. Opzettelijke speculatieve leegstand moet worden tegengegaan. Dit is geen pestbelasting, wel een maatregel van gezond verstand. Maar vandaag is het merendeel van de leegstaande panden in Brussel eigendom van de overheid zelf. Daarom moeten de leegstaande panden waarvoor overheden nalaten een bestemming te zoeken, openbaar worden aangeboden op de privémarkt. Zo kunnen de vele stadskankers eindelijk plaats ruimen voor nieuwe projecten.

Lijst Dedecker pleit eveneens voor meer investeringen in publiek-private partnerschappen. De Brusselse overheid maakt te weinig gebruik van samenwerking met de privé-sector. Het gewestelijk tarief van de onroerende voorheffing op de eigen eerste woning moet afgeschaft worden.

## **Netheid**

Brussel heeft nog een lange weg af te leggen om inzake netheid de vergelijking met andere Europese grootsteden aan te kunnen. Daarvoor is een actief en efficiënt sensibiliserings- en netheidsbeleid nodig, zowel in de straten, op de pleinen als in de metro- en trein stations en bushaltes.

Zorgen voor netheid is niet enkel een taak van de overheid, het is ook de taak van iedere Brusselaar. Overtreders, vervuilers en sluikestoters moeten hard worden aangepakt, de boetes onmiddellijk worden geïnd en de inkomsten dienen aangewend te worden voor stadsverfraaiing en netheid van de stad.

Lijst Dedecker wil naar het voorbeeld van New York het 'Broken Window'-beleid nastreven. Dit betekent dat het veiligheidsgevoel van een wijk of straat opnieuw zal toenemen en de straatcriminaliteit zal afnemen naar mate verpaupering en verloedering van het straatbeeld worden tegengegaan.

Zowel de leefbaarheid als het imago van een grootstad als Brussel hangen in grote mate af van de wijze waarop we omspringen met het beeld van een propere stad.

## **Milieu**

Om ons leefmilieu maximaal te vrijwaren is het basisprincipe voor LDD dat de vervuiler betaalt. Nulvervuiling is onmogelijk, maar minder vervuilen kan wel. De Brusselse overheid moet hierover informeren, sensibiliseren en zo nodig sanctioneren.

De overheid moet instaan voor een goede en toepasbare milieuregelgeving, die helder en eenduidig is, en door de verschillende doelgroepen ook daadwerkelijk wordt nageleefd. De vigerende regelgeving is té ingewikkeld waardoor de mensen, de bedrijven en vaak ook overheidsdiensten zelf niet meer weten wat nu eigenlijk mag en niet mag. Deze onzekerheid leidt ertoe dat er weinig ten gronde verandert. Daarom moet de regelgeving dringend en drastisch worden vereenvoudigd.

LDD streeft een evenwicht na tussen de economische groei en de ecologische ontwikkeling. Dit vormt het uitgangspunt van een efficiënt en economisch verantwoord milieubeleid. Economische ontwikkeling zonder zorg voor het milieu stoot immers op haar eigen grenzen.

De rol van de overheid moet beperkt blijven tot het bepalen van de doelstellingen en het scheppen van een aangepaste omgeving die erop gericht is het marktmechanisme zo maximaal mogelijk haar werk te laten doen, eventuele verstoring ervan weg te werken en stimulansen te geven om de maatschappij in een milieubewuste richting te laten evolueren. Uitgangspunt daarbij is dat milieugoederen een economische waarde hebben, die ook stijgt naarmate ze schaarser worden. Marktgerichte instrumenten worden daartoe bijgevolg maximaal ingezet.

Nieuwe milieunormen moeten technisch haalbaar zijn. Pas wanneer die toets positief is, worden ze ingevoerd. Voor het omzetten van de Europese richtlijnen moet er ook een brede maatschappelijke consensus zijn of er een duidelijk toegevoegde waarde is op het vlak van voedselveiligheid, verkeersveiligheid of volksgezondheid. Bij het verstrengen van deze normen moet rekening worden gehouden met de concurrentiekracht van onze ondernemingen.

De energieprijzen moeten ook in Brussel naar omlaag. Door een gebrek aan concurrentie en een teveel aan politieke inmenging zijn elektriciteits- en aardgasprijzen veel te hoog. Pas wanneer een aantal evenwaardige spelers instaan voor zowel de productie, het transport als de distributie zullen consumenten en bedrijven een eerlijke prijs betalen voor hun energie. We maken komaf met de gepolitiseerde monopolies in de energiesector, zodat geen enkele producent meer dan 30% van de markt beheerst.

Ook de (im)mobiliteit heeft een belangrijke impact op het milieu en structurele maatregelen dringen zich dan ook op. Hierna volgt het luik Mobiliteit dat hier dieper op ingaat.

### **De Vlaamse Gemeenschapscommissie**

De VGC is er met veel geld wel in geslaagd een administratieve postjesmachine te installeren, met een leidend ambtenaar en zo'n 4 directoraten-generaal met op hun beurt een cluster directeuren. Veel van het geld van de Vlaamse Gemeenschap gaat m.a.w. naar de bediening van de 'incrowd'.

Daarom moeten de middelen worden geheroriënteerd naar de sectoren cultuur, jeugd en sport. Deze deelgebieden moeten de eerste hefboom worden om jongeren in Brussel te houden. Op dat vlak moeten we bestaande instellingen en organisaties, die al bewezen hebben succesvol zijn, meer kansen geven om succesvol uit te groeien. Zo kunnen de Ancienne Belgique en het Kaaitheater meer middelen gebruiken, maar dat kan alleen mits een jaarlijkse evaluatie. Wat niet werkt, wordt eruit gesaneerd. Deze instellingen moeten ingeschakeld worden in een proactief onthaalbeleid, dat ook op Vlaanderen moet worden gericht. De Vlaamse gemeenschap moet ook meer investeren in participatie van typisch Brusselse feesten en evenementen : Zinneke parade, wijkfeesten, de Ommeganck, het feest van de meiboom...

### **3. BRUSSEL BEWEEGT**

LDD Brussel heeft een 10 puntenplan uitgewerkt om de mobiliteit in Brussel te verbeteren.

#### **Openbaar vervoer kan het individuele transport nooit volledig vervangen**

LDD Brussel staat voor een evenwichtige mix van de verschillende vervoersmiddelen. Het maximaliseren van het openbaar vervoer is onbetaalbaar en lost de vervoersproblemen niet op. Het openbaar vervoer kan enkel nuttig zijn voor een bepaald type van vervoer, waarbij mensen geen last moeten vervoeren en de bestemmingen vlot bereikbaar zijn. Het openbaar vervoer moet complementair zijn aan het privaatvervoer, waarbij de burger zelf de vervoersmodus kiest die hem het beste ligt.

#### **Auto is onmisbaar, ook in de stad.**

Het bannen van de wagen is nefast voor de economie van een moderne stad en beknodt de mens in zijn vrijheid en in zijn professionele, sociale, familiale en ontspanningsbehoeften. Ook de flexibiliteit van de auto verdient meer gezonde aandacht. Dat er in de toekomst meer auto's zullen rijden, is voor LDD Brussel gewoon een gegeven waarmee de politiek rekening moet houden. Tegen 2015 zullen er 6% meer wagens zijn in Brussel, terwijl het gewestelijk ontwikkelingsplan voorziet dat het autoverkeer tegen 2020 met 20% zal afnemen. Het gezond verstand houdt beter rekening met de reële behoeften die steunen op werkelijke bevolkingscijfers en inkomens, en geen politieke dromen van sommigen voor werkelijkheid nemen. Het beleid moet dus rekening houden met meer auto's, die wel zuiniger, kleiner en milieuvriendelijker zullen zijn, maar die veel meer parkeerruimte zullen nodig hebben en die tegen een normale snelheid wellicht minder kilometers zullen afleggen. Dat is goed voor de economie, sociaal en gunstig voor het milieu. De wagen biedt een flexibiliteit die niet zomaar vervangbaar is, zowel in passagiers- en laadruimte als in de bereikbaarheid

#### **Regeling en optimalisering van het verkeer op de grote ring.**

Niet-Brusselaars die naar Brussel willen komen, moeten hun wagen op strategische plaatsen, op een Transferium, kunnen parkeren met een directe toegang op het gemeenschappelijk vervoersnet. De grote ring moet worden ontlast door vrachtwagens van de weg te halen en die via Transferia op het spoor te zetten en per trein te versassen naar de overkant van de stad, of naar het centrum, sneller dan via de weg. Transferia zijn nieuw in België maar bestaan wel al in Nederland, waar ze commercieel worden uitgebaat.

De Ring moet ook uitgerust worden met systemen van verkeersbegeleiding, om de snelheid op de ring te optimaliseren, want een vlotte doorstroming op de grote ring is van vitaal economisch en milieu belang. Dit belang voor de volksgezondheid wordt bewezen door de giftige uitstoot volgens de snelheid van het voertuig (zie bijlage 2: milieuvriendelijk verkeer). Door een efficiënte verkeersbegeleiding kan het aantal rijstroken op de Ring virtueel worden verhoogd, omdat de capaciteit veel hoger ligt dan bij spontaan verkeer.

#### **GEN (RER) moet worden uitgebreid.**

Het Gewestelijk ExpressNet, het spoornetwerk rond Brussel, moet zoveel mogelijk aansluiting bieden op autowegen, op de metrolijnen en op ruime parkeerfaciliteiten. De oude stations liggen op

plaatsen die geleidelijk verstedelijkt zijn en niet noodzakelijk nog de economische en maatschappelijke relevantie hebben van vroeger. Waar spoor en autoweg elkaar kruisen moeten nieuwe stations aangelegd worden.

### **Metro.**

Het metronetwerk moet worden uitgebreid, prioritair richting Evere en Schaarbeek, de frequentie van de stellen en het aantal stations moeten worden verhoogd, om het toenemend aantal gebruikers op te vangen. Haaks op de radiale verbindingen moet een lateraal netwerk worden afgewerkt, met een ring rond de vijfhoek en een rond de grote ring. De veiligheid en de functiegebondenheid moeten worden bevorderd door de invoering van een klapdeursysteem, zoals in Parijs en New York. Veiligheid, netheid, gemakkelijke bereikbaarheid en snelle frequentie zijn de prioriteiten voor de Brusselse metro.

### **Tram en bus waar het hoort.**

Trams en bussen moeten instaan voor een aanvullend spinnenweb van de laterale verbindingen. Zoals het bestaat voor de 5-hoek, is het ook nodig voor 'tussenringen' en lussen die de oude gemeentelijke kernen verbinden. De bussen moeten kleiner zijn en frequenter worden ingelegd, om beter in te passen in het gewone autoverkeer. Om de files te bestrijden moeten de vrije busbanen worden afgeschaft. Nachtbussen zijn niet rendabel en kunnen vervangen worden door taxicheques. Trams in eigen bedding zijn nuttig op langere trajecten, en mogen het autoverkeer zo weinig mogelijk kruisen. In de drukste verkeersvrije straten kan er weer ruimte worden gemaakt voor de oude 'paardentram', die stapvoets van Zuid naar Noord het handelscentrum bedient.

### **Taxi, colectivo en autodelers krijgen meer ruimte.**

Met taxibonnen moet het gemeenschappelijk verkeer na 12 uur 's nachts betaalbaar blijven. Collectivo's, dat zijn privaat uitgebate busjes met vaste haltes, of private autodelers, zoals cambio kunnen met het openbaar vervoer concurreren op de laterale verbindingen. Zeker op de spitsuren kunnen colectivo's goedkoper zijn dan gewone taxi's en flexibeler dan bussen. Ze integreren zich ook moeiteloos in het verkeer. Gemeenschappelijk vervoer is dus niet enkel een zaak voor de overheid. Wat de privé zelf wil doen, zal het beter, sneller en voor de maatschappij uiteindelijk veel goedkoper doen.

### **Systemen van verkeersbegeleiding verhogen veiligheid en capaciteit.**

Om het toenemend autoverkeer optimaal op te vangen zijn systemen van verkeersbegeleiding nodig. Zo moet het binnenkomend verkeer 's ochtends voorrang krijgen, net als het buitenrijdend verkeer 's avonds. Verkeersonderzoek moet uitwijzen op welke assen dit wisselend richtingsverkeer kan; waar nodig moeten parkeerstroken ingeruild worden voor rijbanen. Verkeersbegeleiding speelt ook in op de optimale snelheid, met de mogelijkheid om maximumsnelheden of richtsnelheden te definiëren. Daarnaast moeten informatiesystemen op een voldoende grote afstand waarschuwen voor problemen, zodat autobestuurders op tijd voor alternatieve routes kunnen kiezen. Op belangrijke assen moeten de verkeerslichten op elkaar zijn afgestemd, zodat wagens vlot kunnen doorrijden. Het optimaliseren van de capaciteit van belangrijke verkeersassen zorgt ook voor een radicale vermindering van het sluipverkeer.

## **Vlot parkeren in Brussel.**

De inwoners van Brussel mogen met een bewonerskaart, of beter een 'stadskaart', parkeren op de beschikbare openbare parkeerplaatsen over het hele gewest. Voor handelaars, die niet in Brussel wonen moet de stadskaart ruimtelijk beperkt worden tot de directe omgeving van zijn of haar zaak. Voor niet-residenten moeten er uniforme parkeertickets worden ingevoerd, die gelden over de hele stad. Deze tijdelijke parkeertickets zijn dan 'mobiel' te gebruiken op verschillende plaatsen. Het zoeken van parkeerplaatsen kan worden vereenvoudigd door een dynamisch aanwijzingssysteem. Vlot parkeren is essentieel voor de handel en maakt het verblijf in de stad een stuk aangenamer en meer ontspannen. Daarvoor zijn er veel bijkomende parkeerplaatsen nodig, en bedrijven met openstaande parkeerruimten moeten worden aangemoedigd om vooral de nachtelijke parkeerproblemen van de bewoners mee op te lossen.

## **Veiligheid en gezondheid voor fietsers en voetgangers.**

Met het oog op veiligheid, gezelligheid en gezondheid moeten, vooral voor fietsers, de zeer ongezonde paden verdwijnen of worden ontraden. Het voorbeeld is de 'Dodengang' van de Wetstraat, tussen het Schumannplein en de kleine ring, waar de hard duwende en flink inhalerende fietser op het spitsuur maximaal fijn stof binnenhaalt. Fietsbanen en voetpaden moeten op parallelle autoluwe straten worden aangelegd. Zone 30's moeten beperkt blijven aangezien wetenschappelijk vaststaat dat er meer giftige uitstoot is door dergelijk traag verkeer (zie bijlage 1). De vijfhoek verkeersvrij maken is commercieel en sociaal geen optie. Het verkeersvrij maken van wijken of stadsdelen kan alleen na de raadpleging van de ruime buurt, via een lokaal referendum. Voor de voetgangers laat de kwaliteit van de voetpaden soms zwaar te wensen over, en hiervoor is een inspanning vereist, vooral voor trottoirs aan leegstaande panden. Bij kruising van wegen voor zwakke weggebruikers en drukke verkeersaders kunnen verkeerslichten voorkomen worden door kleine tunnels of viaducten, want in een gezonde stad is er ook ruimte voor een veilig fiets- en gezellig wandelverkeer.

## **Wat nu fout loopt**

LDD Brussel rekent ook af met het zuivere 'visibiliteitsbeleid' van de huidige minister van mobiliteit Pascal Smet (sp.a) die er voor gezorgd heeft dat we alles 'zien' wat hij doet. Maar tegelijk zijn de objectieve resultaten van zijn beleid zeer bedroevend voor de Brusselaar, en voor wie Brussel bezoekt. Van het eerste vervoerplan voor Brussel, IRIS 1 (1998-2005) werd zo goed als niets uitgevoerd. Na een poging tot update van het eerste plan (2005-2015), werd uiteindelijk een tweede vervoerplan, IRIS 2 (2015-2020) op de rails gezet. Maar het blijft een opsomming van streefdoelen, bedoelingen en voornemens waarbij de middelen om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken, zowel financieel als in mensen en bevoegdheden, nauwelijks of helemaal niet aan bod komen.

De voorop gestelde doelstellingen van het Gezond Verstand zijn op het ogenblik NIET realiseerbaar in Brussel, zolang het mobiliteitsbeleid wordt gespreid over de federale overheid, de NMBS, de MIVB, de LIJN, de provincie, het gewest, en de 19 gemeenten, die elk voor hun deel bevoegd zijn. LDD Brussel breekt daarom opnieuw een lans voor het samenbrengen van alle bevoegdheden voor mobiliteit, verkeersplanning, parkeren en ruimtelijke ordening in één hand, die van het Brussels Hoofdstedelijk gewest.

#### **4. BRUSSEL WERKT**

De Brusselse arbeidsmarkt is een puinhoop. De werkloosheidsgraad in Brussel bedraagt meer dan 20%, ver boven het Belgisch en Europese gemiddelde. De werkloosheid bij de jeugd piekt tot bijna 35%, hoofdzakelijk te wijten aan eentaligheid. En tegelijkertijd vinden de Brusselse cafés en restaurants geen 'plongeurs' om de vaat af te wassen.

Om de vicieuze cirkel van de relatieve welvaartsafname van Brussel te doorbreken is het hoog tijd voor structurele maatregelen die het concurrentievermogen fundamenteel herstellen. Een drastische institutionele reorganisatie dringt zich op. Voorbije staatshervormingen maakten de gewesten principieel bevoegd voor economisch beleid, maar dit principe werd uitgehold door talloze uitzonderingen. Het resultaat is een vage en artificiële bevoegdheidsverdeling. Er is dringend nood aan een transparante bevoegdheidsverdeling waarbij alle sociaaleconomische bevoegdheden naar het Brussels niveau worden overgeheveld.

Privaat initiatief is de motor van welvaart en welzijn. Vrije marktwerking zorgt voor concurrentie, voor lagere prijzen en voor een hogere kwaliteit van producten en diensten. De overheid moet daarom het individu, zijn vrijheid en zijn handelen maximaal respecteren, en er van uitgaan dat de wereld beter af is als een gemeenschap zelfredzaam een maatschappij in mekaar kan boksen. De overheid moet wel de spelregels voor een vrije en rechtszekere markt vastleggen, controleren en zo nodig optreden om uitwassen of misdadige toepassingen te voorkomen. Daarbij dient ze altijd verantwoording af te leggen voor de bevolking die haar heeft verkozen.

De bevoegdheden tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel moeten transparant worden verdeeld, en aansporen tot meer zelfredzaamheid. De sociale zekerheid moet worden hervormd, zodat de Brusselaars op basis van hun inschrijving in de stad kiezen tussen het Vlaamse of het Franstalige stelsel.

Ondernemerschap en innovatie verdienen alle ruimte en zuurstof. De overheid kan een 'cultuur van innovatie' stimuleren met structurele maatregelen. Ook de Brusselse bedrijven worden geconfronteerd met mondiale concurrentie en zijn om te overleven en te groeien genoodzaakt permanent te investeren in een verdere verbetering van producten en diensten. Om vooral de hoofdkwartieren van multinationals aan te trekken, moet Brussel in de eerste plaats gastvrij en flexibel zijn, zodat verscheidene bedrijfsculturen hier kunnen gedijen. Om buitenlandse investeerders aan te trekken is er nood aan een effectieve prospectiepolitiek.

Een flexibel Brussels werkgelegenheidsbeleid moet erop gericht zijn om meer mensen aan het werk te krijgen en meer mensen aan het werk te houden. Vergrijzing en ontgroening maken dit meer dan ooit tot noodzaak. De koppeling van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt is duidelijk scheefgetrokken.

Het Brusselse activeringsbeleid van werkzoekenden kan worden verbeterd door de beschikbaarheid voor de arbeidsmarkt en de sanctionering van werkonwilligheid efficiënter en doelmatiger te controleren. Door de werkloosheidsvergoedingen te beperken in de tijd, en geleidelijk te doen afnemen, kunnen misbruiken bestreden worden, en met evenwichtige opleidingspakketten en efficiënte arbeidsbemiddeling moeten vooral de jongeren sneller aan het werk gaan.

Werkloosheidsvallen zijn drempels die de werkloze in de werkloosheid houden. Ze ontstaan wanneer

het verschil tussen de inkomenssituatie bij activiteit en de inkomenssituatie bij werkloosheid te klein of zelfs negatief is. Deze drempels moeten zowel sociaal en fiscaal worden weggewerkt.

In een stad als Brussel moet de geografische mobiliteit op de arbeidsmarkt, zowel interregionaal als internationaal worden aangemoedigd. Een betere afstemming van het arbeidsaanbod op de vraag resulteert in meer werkgelegenheid en hogere economische groei. Toenemende samenwerking tussen de VDAB, Actiris en Forem zorgde er in het verleden voor dat drempels inzake mobiliteit en een gebrekkige kennis van het Nederlands althans gedeeltelijk werden weggewerkt. Dit soort inspanningen moet verder worden opgevoerd.

In het licht van de aanstormende vergrijzing en de daaruitvolgende pensioentsunami dringt een uitweg uit de structurele arbeidsmarktparadox zich steeds acuter op. In tijden van noodzaak tot verhoging van de werkgelegenheidsgraad schenken we daarom bijzondere aandacht aan het remediëren van deze knelpunten. Intensivering van vormings- en (her)tewerkstellingstrajecten, in het bijzonder na herstructurering, staan centraal als sleutels voor een betere afstemming tussen vraag en aanbod. Meer dan ooit is het nodig om opleiding en (her)intrede tot de arbeidsmarkt naadloos op elkaar af te stemmen om meer effectieve tewerkstelling te scheppen. Actiris heeft hier een cruciale taak te vervullen en moet met een meer vraaggestuurde aanpak het verschil proberen te maken.

Werkzoekenden die nood hebben aan een betere kennis van het Nederlands moeten een taalopleiding volgen. Een werkloosheidsuitkering is geen onvoorwaardelijk recht, maar dient gekoppeld te worden aan verplichte bijscholing en het daadwerkelijk en duidelijk aantoonbaar zoeken naar werk.

Niet alle mensen zijn even bekwaam om hun eigen leven te beredderen, en iedereen kan tijdelijk of langer met tegenslagen of problemen te kampen hebben. Sommigen zullen hoe dan ook uit de boot blijven vallen. Een sociaal vangnet kan voor iedereen de kansen op voorspoed, geluk en welvaart bevorderen. Van een sociale hangmat mag echter geen sprake zijn. Wie armoede bestrijdt moet steeds voor ogen houden dat werk de beste sociale zekerheid is. Daarom is een hogere tewerkstellingsgraad van laaggeschoolden prioritair.

Toerisme en diensten zijn in Brussel de bedrijven van de toekomst. Het is dan ook bijzonder belangrijk dat de Brusselse middenstand blijvend gestimuleerd wordt. Zo dringen er zich ingrijpende maatregelen in de horecasector op. Een ervan is de onmiddellijke verlaging van het BTW-tarief van 21% naar 6%. De overige maatregelen voor de horeca staan vermeld in het 10-punten-plan van LDD.

Tewerkstelling vereist een sterke economie, maar evenzeer een kwalitatief onderwijs en voldoende talenkennis, zeker in het tweetalige Brussel.

## 5. BRUSSEL LEERT

Ondanks het grote tekort aan geschoolde, bekwame arbeidskrachten, zijn er bijna 100.000 Brusselaars werkloos vandaag. Meertaligheid, waarin Engels ook belangrijk is, en een degelijk onderwijs zijn de sleutels voor de toekomst. Brussel heeft er alle belang bij dat Vlaanderen blijft investeren in kwalitatief Nederlandstalig onderwijs.

Komt daarbij dat de demografische evolutie in Brussel niet alleen een enorme verantwoordelijkheid, maar ook een grote uitdaging legt bij de overheid. Over vijf jaar zijn er 3.100 extra plaatsen nodig in het Nederlandstalig basisonderwijs, berekende VUB-professor Rudi Janssens. Kamperende ouders aan de Brusselse schoolpoorten zijn een vertrouwd beeld geworden, want blijkt dat de Nederlandstalige scholen in Brussel voor nagenoeg 98 procent vol zitten. De kleuterklassen zitten zelfs helemaal vol. Dat komt door het stijgende aantal geboortes in Brussel. Er worden jaarlijks meer dan 16.000 kinderen geboren. Vooral centrumscholen zijn erg populair en zitten snel vol, zelfs al bouwden de scholen de leraarskamer al om tot bijkomend klaslokaal. Bij dit succes van de centrumscholen viel het Janssens op dat alleen nog maar de kinderen van meer gegoede ouders naar de scholen in de rand van Brussel gaan.

Door die evolutie kunnen veel ouders hun kind niet inschrijven in de school van hun keuze. Vorig jaar konden iets minder dan 3.000 ouders hun kind niet inschrijven in een van de 273 Vlaamse kleuter- en lagere scholen. Het Vlaamse scholennetwerk biedt plaats aan 23.407 leerlingen. Het Franstalige netwerk heeft viermaal zo veel plaats. Maar ook dat zit vol. Over vijf jaar zullen er 3.000 extra kandidaten zijn voor het Vlaamse basisonderwijs. Dat zijn tien nieuwe scholen. Het lijkt dus geen twijfel dat de volgende Brusselse regering onderwijs bovenaan haar prioriteitenlijstje moet zetten. Daarbij moet het even goed een prioriteit zijn dat de kinderen van Nederlandstalige ouders absolute voorrang krijgen bij de keuze van hun school.

De kwaliteit van ons onderwijs wordt de laatste jaren echter bedreigd door ideologisch gedreven hervormingen. We zullen zeer dringend een aantal grondige correcties doorvoeren om de kwaliteit van ons onderwijs te verbeteren en de hoogwaardigheid van de uit te reiken diploma's toekomstgericht te waarborgen.

LDD staat ook de maximale zelfstandigheid voor elke onderwijsinstelling voor. Mits het eerbiedigen van de algemene leerplannen en de diplomavooraarden, en het eerbiedigen van de grondwettelijke en civiele waarden van onze samenleving, heeft elke school het recht haar eigen filosofische, religieuze en pedagogische klemtonen te leggen. Het pedagogisch project dat elke school vrij opstelt, is de enige evaluatiebasis voor de onderwijsinspectie.

Het onderwijs is slechts aanvullend ten opzichte van de opvoedingsopdracht van de ouders. Het is niet de taak van de school om het eventuele gebrek aan verantwoordelijkheid bij de ouders in het opvoedingstraject van hun kinderen op te vangen. Daarom moet aan de school het recht worden verleend om leerlingen die zich systematisch storend opstellen daadwerkelijk te laten verwijderen. Een middel om de betrokkenheid van ouders te verhogen is anderstalige ouders een opleiding Nederlands te laten volgen.

Het behoort tot de plicht van de ouders om ervoor te zorgen dat hun kinderen voldoen aan de leerplicht. Frequent spijbelgedrag verstoort de organisatie van het onderwijs en leidt tot overlast in

de buurt van de scholen. De Brusselse overheid, desnoods de politie, moet er voor zorgen dat schoolgaande jeugd tijdens de uren van straat wordt gepikt wordt. De ouders moeten daarmee worden geconfronteerd. Dit kan zelfs gestuurd worden door het geheel of gedeeltelijk inhouden van de kinderbijslag. Ook jongeren vanaf 16 kunnen geresponsabiliseerd worden door de kinderbijslag vanaf 16 jaar deels zelf te innen. Door spijbelgedrag verliezen de jongeren dit voordeel.

LDD pleit voor bijkomende investeringen in het Nederlandstalig onderwijs in Brussel. Zowel Vlaanderen als Brussel heeft er alle belang bij om de jeugd, van welke origine ook, een sterk schoolaanbod in het Nederlands te garanderen. Maar het is onaanvaardbaar dat ouders van Vlaamse kinderen moeten uitwijken naar de rand rond Brussel om beschikbare plaatsen te vinden in het Nederlandstalig onderwijs. Zonder deze garantie wordt ook de stadsvlucht meer en meer in de hand gewerkt.

Verder mag de kwaliteit in het Brussels Nederlandstalig onderwijs niet lijden onder de massale bevolking van Vlaamse scholen door anderstaligen. Vooral kinderen van anderstaligen hebben er baat bij om zo vroeg mogelijk in contact te komen met het Nederlands. Zo wordt vermeden dat ze met een leerachterstand starten in het lager onderwijs. Daarom moeten de kleuters bij de start van het basisonderwijs voldoende Nederlands kennen. Indien blijkt dat anderstalige kinderen over onvoldoende kennis van het Nederlands beschikken kunnen deze kinderen via alternatieve maatregelen hun kennis van het Nederlands tijdig bijschaven (taalbaden, bijscholingen, cursussen, ...). Scholen met veel anderstaligen kunnen een brugklas openen voor jongeren met een te zware taalachterstand.

Ook de ouders dienen veel meer bij het onderwijs van hun kinderen betrokken te worden. LDD pleit er voor dat minstens één van de ouders Nederlands spreekt of bereid is Nederlands te leren. Het is immers belangrijk dat schoolgaande kinderen ook in de onderwijstaal de nodige steun kunnen krijgen van een van de ouders.

Voor Vlaamse scholen in Brussel zijn goede en gemotiveerde leerkrachten uiteraard van cruciaal belang. LDD pleit daarom voor extra stimuli om voldoende kwalitatieve leerkrachten in het Nederlandstalig onderwijs in Brussel te waarborgen. Nieuwe leerkrachten moeten begeleid en geïnformeerd worden over de specifieke aspecten van het onderwijs in Brussel, met leerlingen van veel verschillende nationaliteiten, talen en culturele achtergrond.

In Brussel wordt vandaag in het merendeel van de Nederlandstalige scholen ASO aangeboden. Maar sommige scholen werken vandaag met leerboeken voor het beroepsonderwijs, omdat het niveau van het Nederlands van de jongeren in de eerste graad ondermaats is. Dit wreekt zich natuurlijk op de verdere schoolcarrière van de jongeren. Daarom pleit LDD voor een groter aanbod van TSO en BSO, waar leerlingen de juiste scholing krijgen.

Brussel moet ook open staan voor Europese en andere internationale scholen, als hoofdstad van Europa en gaststad van de NAVO. Deze scholen bewaren best een mix van buitenlanders en Brusselaars zodat de integratie van de vreemde kinderen vlot blijft verlopen. Ook in dit scholennet moet er voor Vlaamse kinderen een plaats zijn. Maar we verzetten ons tegen de invoering van een algemeen Brussels tweetalig onderwijs. Vlaanderen moet blijven investeren in Nederlandstalig onderwijs in Brussel. Tot slot moeten de Brusselse overheden ruimte geven aan de Vlaamse Hogescholen en Universiteiten om uit te breiden en te moderniseren.