

Het verkiezingsprogramma van De Brugpartij

VOORAF: EEN MISSIE EN EEN VISIE

De Brugpartij is een Geelse politieke partij die een trendbreuk nastreeft met het beleid van de huidige meerderheid. Het is een progressieve partij, die het engagement van drie partners (de plaatselijke afdelingen van sp.a, Groen en Beweging.net) integreert en koppelt aan dat van betrokken Gelenaars met een onafhankelijk profiel.

De Brugpartij wil samen met de burger in Geel een vernieuwend, gemeenschapsvormend beleid tot stand brengen, met nadrukkelijk sociaal gerichte doelstellingen en ondersteund door daadwerkelijke participatie van de Gelenaar. Daarnaast zijn leefbaarheid, ecologie en duurzaamheid even belangrijke basisprincipes van het beleid dat de Brugpartij nastreeft.

Om deze missie te vervullen, wil de Brugpartij de lokale verkiezingen van 14 oktober 2018 als springplank gebruiken, om vanaf 2019 deel uit te maken van het college van burgemeester en schepenen en het lokale beleid in Geel vanuit een nieuwe meerderheid te heroriënteren.

De eerste opdracht van dat beleid is het overbruggen van de kloof tussen de Gelenaar en het lokaal bestuur. Daartoe zal de Brugpartij in de nieuwe meerderheid de eerste stappen zetten, door nieuwe samenwerkingsverbanden te introduceren om zo op een gedragen manier aan het Geel van de toekomst te werken.



**DE
BRUG
PARTIJ**

HOOFDSTUK 1

IN COPRODUCTIE MET DE GELENAAR

1. UITGANGSPUNT

Elke overheid, de lokale in de eerste plaats, moet er naar streven de levenskwaliteit van haar burgers te verbeteren. De noden van fietsers liggen op dat vlak anders dan die van automobilisten; voor jongeren ligt het anders dan voor senioren, voor handelaars anders dan voor ambtenaren en voor de mensen van Holven anders dan voor de mensen van Bel. Elke Gelenaar behoort wel tot een (of meerdere) doelgroep(en) met eigen knelpunten, waarvoor hij oplossingen verwacht.

Deze waaier van behoeften laat zich moeilijk in een rangschikking of prioriteitenlijst onderbrengen, maar er is één knelpunt dat alle doelgroepen met mekaar gemeen hebben. Er is één fundamenteel probleem waar zowel fietsers als automobilisten, jongeren als senioren, handelaars als ambtenaren, mensen van Holven zowel als mensen van Bel mee kampen: de kloof tussen de burger en de politiek. Zolang dit basisprobleem niet wordt aangepakt, is het onmogelijk goede oplossingen te vinden voor de specifieke problemen van de diverse doelgroepen. Daar heeft de politiek de burger voor nodig, en de burger kan niet zonder de politiek.

Het inspraakmodel dat momenteel door het stadsbestuur wordt gehanteerd, heeft zijn gebrek aan kwaliteit bewezen. Om de brug te slaan tussen de burger en het beleid is daadwerkelijke participatie een noodzaak. Dit is dringend, vóór de kloof onoverbrugbaar wordt.

2. PRINCIPES

Enerzijds biedt de lokale overheid alle relevante algemene beleidsdocumenten actief ter inzage aan.

De inzagemogelijkheden die momenteel worden aangeboden op de stedelijke website volstaan niet. De notulen van het college en burgemeester en schepenen zijn niet digitaal raadpleegbaar. Burgers die interesse hebben in bepaalde specifieke documenten, worden doorverwezen naar allerlei webpagina's van de Vlaamse overheid, waarop omstandig wordt uitgelegd hoe men in Geel terecht zou moeten kunnen. Het signaal dat het stadsbestuur geeft, is: wij worden wel tot transparantie verplicht, maar het is tegen onze zin...

Voor burgerparticipatie is er in de huidige beleidspraktijk geen plaats. Het nieuwe beleid zal daar plaats voor maken. Aangezien we vanaf nul moeten starten, is er heel wat werk aan de winkel.

We beginnen met:

- **het definiëren van projecten en dossiers die niet langer zonder burgerparticipatie gerealiseerd kunnen worden.**

We denken in de eerste plaats aan projecten met een ruimere uitstraling, met een impact op wat gemeenzaam 'het algemeen belang' wordt genoemd. Het recente verleden geeft ons heel wat voorbeelden die aantonen hoe het niet moet. Het kerkenplan en het Astor-project zijn foute dossiers waaruit lessen moeten worden getrokken. Het project rond de vernieuwing van de stationsbuurt is zonder deelname van de burger aan het beleid gestart, maar moet met een optie 'burgerparticipatie' uitgerust worden.

- **het zoeken naar geschikte representatie- en participatiemodellen voor burgers.**

In de dorpen kunnen dat de dorpsraden zijn, maar niet uitsluitend. Voor specifieke projecten moeten specifieke vertegenwoordigingsmodellen worden gekozen.

- **een participatiereglement waardoor burgers gegarandeerd worden betrokken bij de beleidsvoorbereiding.**

De adviesraden zijn dringend aan een opwaardering toe. Op dit moment is het laatste verslag van de Mina-raad dat op de stedelijke website raadpleegbaar is, dat van 20 april 2017... Nadat ze jarenlang door het beleid als overbodig werden aanzien, voelen deze raden zich niet nuttig meer. Vele geëngageerde mensen hebben zich gefrustreerd uit die raden teruggetrokken, waardoor heel wat knowhow en expertise onbenut wordt gelaten. Ook organisaties die omwille van hun know-how en betrokkenheid een rol als adviesraad kunnen opnemen (zoals de Fietsersbond Geel, Al-arm ...) zullen daadwerkelijk bij de beleidsvoorbereiding betrokken worden.

- **een modern participatiemodel vereist ook initiatiefrecht van de burger, die in staat moet worden gesteld participatieve projecten op te starten, en deze door de overheid – in blijvende samenwerking – te laten afwerken.**

3. CONCRETE OPTIES

1. Burgerparticipatie wordt als een specifieke bevoegdheid bij een schepen ondergebracht.
2. Alle beleidsdocumenten die zich in de eerste lijn van de filosofie rond openbaarheid van bestuur situeren, zullen laagdrempelig toegankelijk gemaakt worden voor de geïnteresseerde burger. Dit impliceert dat naast de notulen van de gemeenteraad ook die van het schepencollege via de stedelijk website raadpleegbaar zullen zijn.
Er wordt onderzocht of de zittingen van de gemeenteraad live kunnen worden gestreamd op het internet.
3. Naast de stedelijke website komt er ook een fysiek loket voor openbaarheid van bestuur in het stadhuis, waar men documenten kan opvragen en niet op een defensieve reflex onthaal zal worden.
4. Er komt een dubbele aanvoerroute voor participatie bij stedelijke projecten:
 - het schepencollege selecteert de dossiers waarvoor participatie wenselijk is
 - burgers kunnen voorstellen tot participerende projecten indienen.Alle participatieve projecten worden uitgevoerd volgens een vaste procedure, die het concrete doel van het project duidelijk omschrijft, de stappen beschrijft die zullen worden genomen en de timing daarvan.
De stand van deze procedure zal permanent op te volgen zijn via de website.

Voor een mogelijke praktische invulling van dit beleidspunt verwijzen we naar het 'Dimpna- en Gerebernusmemorandum', dat werd opgesteld na constructief overleg over de partijgrenzen heen, en dat als bijlage van dit programma wordt weergegeven.

5. De huishoudelijke reglementen van de adviesraden zullen worden aangepast. De werking van deze raden wordt naar daadwerkelijke burgerparticipatie geheroriënteerd en er wordt een overkoepelende participatieraad geïnstalleerd. Er wordt gewaakt over het vergaderritme van deze raden en het snel ter beschikking stellen van (goedgekeurde) verslagen.
6. In de projectteams van complexe projecten, zoals de herinrichting van de stationsbuurt, zullen burgers vertegenwoordigd zijn.
7. Na een marktstudie zal de hulp worden ingeroepen van een bureau dat expertise en ervaring heeft in het opstarten en begeleiden van participatieve projecten. Naast dorps- en wijkraden moeten er op een onderbouwde manier ook ad hoc representatieve groepen van betrokken burgers bij concrete dossiers aangesproken worden.
8. De participatie aan het beleid van mensen met een beperking zal worden vergroot. Er wordt een koepel- en overlegorganisatie gevormd waarmee overleg gepleegd kan worden.
9. In de dorpen wordt het beleid systematisch in samenspraak met de dorpsraden gevoerd, al dan niet begeleid door organisaties die ter zake expertise hebben opgebouwd.

BIJLAGE

DIMPNA- EN GEREBERNUSMEMORANDUM

BURGERPARTICIPATIE IN GEEL

WAT WE SAMEN DOEN, DOEN WE BETER

De moderne burger vraagt meer inspraak in het beleid zowel om ideeën aan te brengen als om voorstellen te formuleren. Hij wil gehoord en betrokken worden wanneer het onderwerpen zijn die hem aanbelangen.

Ook de Geelse politici zijn zich bewust van een groeiende afstand tussen de modale burger en het huidige politieke systeem. Om deze tendens te keren en tegemoet te komen aan de wens van de burgers werd in Geel van midden 2017 tot begin 2018 over het thema “burgerparticipatie” partij-overschrijdend nagedacht. Als resultaat van deze besprekingen is het idee van “participatieprojecten” ontstaan.

Participatieprojecten hebben als doel om ideeën te ontwikkelen tot uitvoerbare beleidsvoorstellen. Zij voegen een extra dimensie toe aan de huidige (lokale) politieke praktijk, zodat een daadwerkelijke participatie van iedere betrokken Geelnaar mogelijk wordt. Daarbij speelt de actieve inbreng van zowel politici, (beroeps-)verenigingen, burgergroeperingen, initiatiefnemers van burgerinitiatieven, experts, betrokken burgers in het algemeen... een cruciale rol.

HET PARTICIPATIEPROCES IN 4 STAPPEN:

Indiening van een projectidee/-voorstel voor een participatieproces via de website van Geel;

Projectvoorstel evaluatie, initiatie en coördinatie door een Participatieraad;

Start van het participatieproces met de oprichting van een Participatieprojectgroep met de aanstelling van projectverantwoordelijke;

Het proces eindigt met het formuleren van een breed gedragen beleidsvoorstel aan het College van Burgemeester en Schepenen (CBS).

Het verloop van deze verschillende stappen wordt, via de website van Geel, steeds uitvoerig gerapporteerd en gedocumenteerd. Geïnteresseerde of betrokken burgers kunnen dus steeds terugvinden welke projectvoorstellen ingediend worden, welke door de Participatieraad weerhouden worden, of er een oproep is voor deelnemers aan de participatieprojectgroepen, wie meewerkt in de verschillende projectgroepen, wat de stand van zaken is van die groepen en uiteindelijk welk beleidsvoorstel geformuleerd wordt aan het College van Burgemeester en Schepenen.

Daarna volgt rapportage van het CBS of het voorstel al dan niet rechtstreeks kan geïmplementeerd worden of nog via de gemeenteraad moet passeren voor (al dan niet) goedkeuring.

De deelnemers aan een participatieprojectgroep werken op basis van gelijkwaardigheid en steeds met één gemeenschappelijk doel: het best mogelijke, meest gedragen beleidsvoorstel voorbereiden ten gunste van het algemeen belang van Geel.

INDIENING VAN EEN PROJECTVOORSTEL

Via een aparte ingang in de website van Geel kunnen zowel burgers, verenigingen, politieke partijen, de lokale overheid... initiatieven aanbrengen die – in de breedste zin van het woord – de leefomgeving, het samenleven, het algemeen belang in Geel beogen te verbeteren.

Daarvoor wordt een formulier ter beschikking gesteld op de website waarop de nodige informatie verzameld wordt, zodat geoordeeld kan worden of dit initiatief al dan niet in aanmerking komt voor het opstarten van een participatieproces.

Deze initiatieven kunnen zowel uitgaan van bewegingen die van “politiek interne aard” zijn (politieke fracties, individuele mandatarissen, leden van de adviesraden, ambtenaren...) met als doel een ruimer publiek te betrekken, als van “politiek externe aard”(individuele burgers, burgerinitiatieven, verenigingen ...) met als doel om maatschappelijk relevante voorstellen of initiatieven onder de aandacht te brengen van de lokale overheid en er een breed gedragen oplossing voor te vinden.

DE PARTICIPATIERAAD (PAR)

De PAR heeft in het kader van het participatieproces een belangrijke functie. Deze raad evalueert, initieert en coördineert de verschillende participatieprojecten en bewaakt het participatieproces in elke Participatieprojectgroep.

De PAR heeft een brede samenstelling bijvoorbeeld: één afgevaardigde van alle politieke partijen, de leider van het managementteam en de financieel verantwoordelijke van het stadsbestuur. Daarnaast: twee afgevaardigden van elk van de dorpen en de voorzitters van de huidige en toekomstige adviesraden.

Afhankelijk van de initiatieven die worden voorgesteld worden er deskundigen aan de PAR toegevoegd, zoals experts uit de financiële, economische, medische of bedrijfs- en administratieve wereld.

De PAR stelt een **Stuurgroep** samen die maandelijks de projectvoorstellen die via de website ingediend worden, op basis van vooraf bepaalde criteria, onderzoekt of zij voldoen om voorgesteld te kunnen worden aan de PAR.

Deze Stuurgroep bestaat uit een vaste groep, bijvoorbeeld: de voorzitters of afgevaardigden van de adviesraden en de departementsoverste of afgevaardigden van de betrokken dienst van het stad. De besluiten in de Stuurgroep worden bij consensus genomen en gerapporteerd op de website, inclusief de argumenten die tot het besluit hebben geleid. Opnieuw indienen van een voorstel, rekening houdende met de opmerkingen van de Stuurgroep is mogelijk.

De Stuurgroep organiseert de samenkomsten van de PAR. De PAR beslist of een dossier in aanmerking komt voor de oprichting van een Participatieprojectgroep. Naast het evalueren van het “algemeen belang” van het initiatief heeft de PAR ook de opdracht om het werkingskader (mensen en middelen die later eventueel nodig zullen zijn voor uitvoering) af te bakenen.

Bij goedkeuring, zullen leden van de PAR of hun afgevaardigden, indien zij dit wensen, de mogelijkheid hebben om deel uit te maken van de Participatieprojectgroep.

DE PARTICIPATIEPROJECTGROEP

Elk aanvaard voorstel krijgt een projectverantwoordelijke toegewezen, die er gedurende het volledige traject de coördinator en het centrale aanspreekpunt voor is. Hij/zij breidt de Participatieprojectgroep uit volgens de noden en voegt zo nodig experts toe. Hij wordt ook de voorzitter van de Participatieprojectgroep voor dit dossier, hij organiseert de werking van zijn groep en leidt de vergaderingen en zorgt voor de rapportage naar de Participatieraad en naar de burgers via de website.

Ook de schepen of een afgevaardigde mandataris die rapporteert aan de voor het project relevante schepen, kan mee instappen in een Participatieprojectgroep. Er kan tevens een ambtenaar als secretaris toegewezen worden aan de Participatieprojectgroep die samen met de projectverantwoordelijke de vergaderingen organiseert, die de notulen opstelt en die er mee voor zorgt dat de website up-to-date gehouden wordt.

De Participatieprojectgroep start ten laatste 2 maanden na het positieve advies van PAR en vergadert zo vaak als dat nodig is. Daarnaast rapporteert de projectverantwoordelijke van elke Participatieprojectgroep minstens tweemaal per jaar aan de PAR. De stand van zaken of de besluiten worden genotuleerd en, na goedkeuring, op de website gedeeld.

ALGEMENE WERKINGSPRINCIPES

De leden van de PAR en de Participatieprojectgroepen maken op geen enkele manier aanspraak op een financiële tegemoetkoming. De secretariaats- en werkingskosten zijn ten laste van het stadsbestuur.

Het overleg in de Stuurgroep, de PAR en de Participatieprojectgroepen verloopt in een opbouwende sfeer, gekenmerkt door een open geest voor nieuwe feiten, met empathie voor het standpunt van de verschillende betrokkenen en met de moed om ook van standpunt te willen veranderen wanneer men als groep tot nieuwe inzichten komt. Het doel is om tot een breed gedragen beleidsvoorstel te komen dat de beste toekomstige mogelijkheid is vanuit het standpunt van alle Gelsenaren (het algemeen belang).

Transparantie en een open communicatie zijn een structureel onderdeel van de werking van de PAR en de Participatieprojectengroepen. Dit gebeurt via de website van het stadsbestuur, die een aparte ruimte voor info van de Participatieraad en voor de stand van zaken van de Participatieprojectgroepen voorziet. De communicatie verloopt uitsluitend via dit kanaal en is voor iedereen toegankelijk.

De PAR en de Participatieprojectgroepen kunnen samen werken met het college van burgemeester en schepenen, via een Schepen die participatie tot zijn verantwoordelijkheden heeft, en met de ambtelijke diensten. Zoals het CBS zijn autonomie behoudt, geldt dat ook voor de PAR, wiens werking zich naast de bestaande politieke structuren situeert.

De PAR is in essentie een raad, die burgers en overheid verbindt. Hij heeft geen uitvoerend mandaat, maar voedt het beleid met initiatieven en ideeën, waarvan – door de werkingsprocedure van de Participatieprojectgroepen – vast staat dat ze uitvoerbare beleidsvoorstellen formuleren die op de best mogelijke wijze gedragen worden door de gemeenschap.

Het college van burgemeester en schepenen bepaalt welk gevolg er uiteindelijk aan gegeven wordt. De besluiten van het college worden op de website gemotiveerd meegedeeld.

BESLUIT

Burgerparticipatie moet een structureel onderdeel worden van het lokaal beleid. De inbreng van betrokken burgers en (lokale) experts op het proces dat aan de besluitvorming vooraf gaat, moet worden gezocht en voelbaar worden gemaakt. Die inbreng is een vorm van lokale consultancy, toegevoegd aan het beleid en de administratie.

Via het voorgestelde participatieproces kunnen niet alleen nieuwe ideeën worden aangereikt, er kan ook een groot probleemoplossend vermogen van uitgaan. Op de korte termijn leidt dit tot beter gefundeerde en gedragen beslissingen in concrete dossiers, op de lange termijn zal het de kloof tussen burger en politiek verkleinen.

De overleggroep die aan de basis van dit initiatief ligt, hoopt deze aanbevelingen terug te vinden in de programma's van zoveel mogelijk Geelse partijen, in de aanloop naar de lokale verkiezingen, en in het beleid dat vanaf 1 januari 2019 vorm zal krijgen.

HOOFDSTUK 1.2

GEEL IS GROTER DAN DE WERFT

EEN DORPENBELEID VOOR GEEL



1. UITGANGSPUNT

Geel telt meer dan 40.000 inwoners, verdeeld over een centrum met vier wijken en acht verderaf gelegen dorpen. Leefbaarheid is overal even belangrijk, maar de sociale context in de dorpen verschilt van die in het centrum. Ze ontwikkelen zich ook anders dan het stedelijke hart van Geel.

Al lang wordt erop gewezen dat de sociale cohesie, het dorpsgevoel en de leefbaarheid in het algemeen in deze dorpen onder druk staan. De bewoners voelen zich bovendien weinig bij het Geelse leven betrokken en klagen over een gebrek aan empathie vanwege het beleid. Soms valt het woord 'verwaarlozing'. Recente dossiers zoals het kerkenplan, waarbij de meest betrokken mensen niet of nauwelijks werden gehoord, versterken dat gevoel.

Het ondersteunen en opwaarderen van de leefbaarheid in die dorpen vergt een andere aanpak dan in het centrum. Het beleid heeft tot dusver echter nooit een dorpenbeleid geformuleerd. De Brugpartij doet dit nu voor het eerst.

2. PRINCIPES

De scharnierbegrippen voor een bevrucht dorpenbeleid zijn communicatie, geloofwaardigheid en betrokkenheid, die in twee richtingen werken. Het stadsbestuur zal op een open manier overleggen met de dorpen. Beloftes om aan plaatselijke noden te voldoen, zullen effectief uitgevoerd worden wanneer in samenspraak met de dorpen goed onderbouwde en haalbare voorstellen worden geformuleerd. Het engagement om een nieuw, modern dorpenbeleid in het leven te roepen, moet worden beantwoord door geëngageerde mensen uit die gemeenschappen, die er samen iets van willen maken.

In dat beleid is de **versterking van het sociale weefsel** een belangrijke doelstelling. Daarom willen wij:

- **het lokaal ontmoeten stimuleren door daar kansen aan te geven.**

De mate waarin de huidige parochie- of ontmoetingscentra hieraan voldoen, wordt ter plaatse nagegaan. Indien er verbeteringen wenselijk zijn, worden die ingepland en gerealiseerd. De ontmoetingscentra moeten een gedecentraliseerd aanspreekpunt zijn voor bewoners en diensten. Ze zullen tevens een 'hub' zijn waar een gedecentraliseerd aanbod van cultuur, zorg en vrijetijdsbeleving kan plaatsvinden. De 'open school'-idee kan hierin een hefboom zijn.

Het verwelkomen en wegwijs maken van nieuwkomers in de dorpen wordt een vaste praktijk. Ook het vermijden en bestrijden van vereenzaming, het stimuleren van buurtzorg en het nemen van kleine initiatieven zoals wijktuinen en afvalzorg kunnen door een lokaal netwerk worden gedragen.

- **dienstverlening die in het centrum vlotter toegankelijk is, naar de dorpen brengen en 'onverplaatsbare' dienstverlening in het centrum beter bereikbaar maken vanuit de dorpen.**

De activiteiten van het dienstencentrum Luysterbos worden naar de dorpen uitgebreid (bijvoorbeeld: maandelijkse restaurantdagen met nuttigen en/of ontspannende groepsactiviteiten).

Er zal worden nagegaan in hoeverre het bestaande aanbod van het openbaar vervoer van het centrum naar de dorpen daadwerkelijk bruikbaar is voor (en gebruikt worden door) de bewoners die daar behoefte aan hebben, en op welke manier dit gebruik kan worden gestimuleerd. Indien het openbaar vervoer geen oplossing is of de dienstverlening door De Lijn nog verder wordt afgebouwd, zal elk dorp deel gaan uitmaken van een lokale shuttle-as, die de bereikbaarheid van het centrum en zoveel mogelijk van de daar aanwezige diensten garandeert.

Deze shuttle heeft vaste routes en een vaste timing. De voertuigen zijn CO2-vriendelijk.

Leefbaarheid is maatwerk: de noden van Stelen liggen anders dan die van Ten Aard en in Winkelomheide verwacht men andere dingen van het beleid dan in Bel. Dit maatwerk realiseren we door permanent overleg, mét participatie van de



mensen uit de dorpen. We kennen en erkennen de lokale identiteit en stellen middelen ter beschikking om die te versterken.

Het nieuwe stadsbestuur zal op een **open manier overleggen** met elk dorp. Daartoe wordt een permanent overleg opgestart met de dorpen en tussen de dorpen onderling. Vanuit goed onderbouwde, haalbare voorstellen, zal effectief gewerkt worden aan plaatselijke noden. Aldus ontstaat in die dorpen een nieuwe dynamiek, waarvoor vanuit het beleid ondersteuning wordt voorzien.

Het stadsbestuur heeft t.a.v. de dorpen een **informatieplicht** inzake evoluties of dossiers die de dorpen aanbelangen.

2. CONCRETE OPTIES

1. Het dorpenbeleid wordt als een aparte bevoegdheid bij een schepen ondergebracht, bij voorkeur bij de schepen die ook het beleid voor burgerparticipatie beheert.
2. Naar analogie met het centrummanagement komt er een dorpenmanagement: een administratieve cel om het dorpenbeleid en de dialoog met het stadsbestuur te organiseren, te ondersteunen en te coördineren. Het stadsbestuur zet hiervoor de nodige mankracht in.
3. Om doelgericht met de dorpen te communiceren, is er nood aan een correcte en passende vertegenwoordiging. Er komen representatieve dorpsraden, waarvan de samenstelling kan verschillen naargelang het dorp. Deze raden zullen niet alleen met het stadsbestuur overleggen, maar ook met elkaar. Bij de samenstelling van de dorpsraden ligt de klemtoon niet enkel op verenigingen. Om deze raden samen te stellen, zal worden gewerkt met een model dat elders zijn haalbaarheid al heeft bewezen, of een Geelse variant daarvan. Een en ander zal worden begeleid door expertise-instanties die hiermee ervaring hebben.
4. Wanneer er een representatieve dorpsraad is ontstaan en door het stadsbestuur is erkend, wordt er een permanent overleg met het stadsbestuur opgestart. Voor concrete maatregelen en projecten wordt ook uitgegaan van het eigen initiatief van de dorpsraden. Het stadsbestuur engageert zich van zijn kant om alle nuttige beleidsinfo, die betrekking heeft op de dorpen, met de betrokken dorpsraden te delen.
5. We zullen met de dorpsraden samenwerken rond kleine, haalbare projecten en in de stedelijke ambtenarij een FAST-team samenstellen om deze dossiers snel af te werken. Het nieuwe stadsbestuur engageert zich om op voorstel van de dorpsraden in de eerste twee jaren van de legislatuur minstens één 'quick win' te realiseren in elke gemeenschap die over een dorpsraad beschikt. Vóór het einde van het tweede jaar zal er samen met elke dorpsraad een visie worden geformuleerd met een gefaseerde lange termijnplanning.
6. In elk dorp zal prioriteit worden gegeven aan geschikte ontmoetingsruimte. Waar deze ontbreekt, zal een oplossing worden gezocht; wanneer dat investeringen vergt, zullen die worden ingepland. De behoefte aan ontmoetingslokalen voor jongeren (fuiflokalen e.d.) zal eveneens worden gemeten. Ook voor de jeugd moeten gedecentraliseerde activiteiten plaats kunnen vinden in elk dorp.
De leefbaarheid van de huidige exploitatiemodellen van de bestaande ontmoetingscentra zal worden doorgelicht, een actieplan wordt opgesteld.
7. In elk dorp zal een lokaal aanspreekpunt voor vrijwilligers worden opgericht, of via gedecentraliseerde dienstverlening toegankelijk worden gemaakt.
8. De kwaliteit van de eerstelijnsgezondheidszorg in de dorpen zal worden geëvalueerd. Blinde vlekken kunnen i.s.m. rusthuizen, thuiszorg en thuisverpleging worden ingevuld.
9. De opstart van zorgnetwerken zal worden onderzocht.
10. De functie van wijkagent op dorpsniveau wordt doorgelicht en indien nodig opgewaardeerd. Elk dorp moet makkelijk en direct in contact kunnen komen met zijn wijkagent. De wijkpolitie moet zichtbaarder zijn in het dorp. Dit kan worden gekoppeld aan het decentraliseren van diensten (restaurantdag etc.).
11. De plaatselijke school en het oudercomité kunnen ingezet worden als een 'inrijpoort' voor nieuwkomers en zijn hoe dan ook een verbindende factor voor geëngageerde, maar niet vereniging-gebonden inwoners.
12. In elk dorp komt er tweemaal per jaar een kennismakingsmoment met nieuwe inwoners. Het onthaal van nieuwkomers wordt gedecentraliseerd (hoewel ook de bredere Geelse context in het aanbod zal blijven zitten). Hierbij wordt de dorpsraad sterk betrokken.
13. Het cultuuraanbod in de dorpen wordt uitgebreid. Enerzijds zullen culturele initiatieven die door mensen van het dorp worden georganiseerd, gestimuleerd en ondersteund worden. Anderzijds zal de werking van cultuurcentrum de Werft meer op de dorpen focussen en gebruik maken van de kansen die daar voorhanden zijn. Bij dat laatste zullen de dorpen sterk worden betrokken.



HOOFDSTUK 2

VLOT EN VEILIG VOOR IEDEREEN

1. UITGANGSPUNT

De gebreken van de Geelse mobiliteit blijven de burger storen. De huidige meerderheid is er tot nog toe niet in geslaagd om de Geelenaar een mobiliteitsmodel aan te bieden dat tot tevredenheid stemt. Algemene tevredenheid over stedelijke mobiliteit is allicht een illusie, maar de remedies die tot dusver werden toegepast, hebben hun doel gemist. Het is tijd voor een nieuwe aanpak, die duidelijke keuzes maakt en oude knelpunten zoals het Sint-Dimpnaplein op een pragmatische manier ontzenuwt.

Als we de mobiliteit niet sturen en de bevoorrechte positie van 'koning auto' daarin niet corrigeren, dan geldt in het verkeer - meer dan waar ook - de wet van de sterkste en van ... de stilstand. Zwakke weggebruikers moeten de openbare ruimte terugkrijgen. Iedereen wil snel en veilig op zijn bestemming geraken. Daarom kiezen wij voor een mobiliteitsmodel dat dit mogelijk maakt.

Iedereen is wel eens een zwakke weggebruiker. Stappen biedt kansen tot sociale interactie. Met nieuwe, aangename, voetgangersvriendelijke omgevingen creëren we dus ontmoetingsplaatsen voor mensen.

Voor korte verplaatsingen is en blijft de fiets het duurzaamste vervoermiddel, en vaak ook het snelste. We bouwen dan ook een beleid uit dat de rol van de fiets opwaardeert. Wij trekken vanaf nu rigoureus de kaart van de fietser. Geel wordt een fietsstad.



PRINCIPES

Werken aan een **nieuwe mobiliteit** is een stappenplan dat begint bij het wegwerken van knelpunten en het creëren van veilige doortochten, zowel in de dorpen als in het centrum.

We willen het autoverkeer sturen (enkelrichting, knippen, ...), en het trage verkeer bevoordelen (altijd de kortste en snelste route).

Doorgaand en sluikverkeer binnen het centrum moet absoluut tegengegaan worden. De fiets moet vervoermiddel n° 1 worden binnen de ring.

We gaan uit van de positie van de meest kwetsbare weggebruikers door de **kindnorm** en de seniorennorm als uitgangspunt te nemen. Wat op maat is voor kinderen, senioren en jonge ouders met een kinderwagen, is meteen aangenamer en veiliger voor alle weggebruikers en buurtbewoners.

Het "kleine wieltes"-principe zal telkens als maatstaf gebruikt worden voor aanpassingswerken aan de infrastructuur.

Geel-centrum moet een veel **aangenamere plek** worden om door te wandelen, door te fietsen, door te rijden. Daardoor moet er een logisch en goed afgescheiden **fietsnetwerk** worden gerealiseerd. Tegelijkertijd zal het handelscentrum worden opgewaardeerd. Geel wordt een aantrekkelijke winkel- en fietsstad!

We brengen het STOP-principe in de praktijk: Stappen, => Trappen, => Openbaar vervoer, => Privévervoer. Wij zullen dit principe in zijn zuivere vorm zo respectvol mogelijk toepassen, namelijk met respect voor de lokale handel, met respect voor de ouderen, met respect voor jongeren, met respect voor fietsers, voetgangers, schoolgaande jeugd etc.

Geel moet tevens **veiliger** worden voor alle weggebruikers, de zwakkere in de eerste plaats. De sleutel hiertoe is een intelligent, bruikbaar circulatieplan voor het centrum binnen de ring.

We gaan voor straten op mensenmaat, met plaats voor de zwakke weggebruiker. Ook de snelheidsregimes (0 – 20 – 30 – 50 – 70) zullen op maat worden gemaakt.

Duurzaamheid wordt een rode draad door het nieuwe mobiliteitsmodel. Naast veilige verkeerswegen pleiten wij voor gezonde luchtwegen.

We ijveren voor CO2-neutrale voertuigen (personenwagens, bussen, vrachtvoertuigen), meer laadpalen voor elektrische wagens en een uitstootvrije bevoorrading van de binnenstad.

CONCRETE OPTIES

1. Een andere mobiliteit

Door het mobiliteitsplan radicaal te herzien vanuit het STOP-principe, komen we tot een nieuw circulatieplan voor het centrum en een plan voor een 'zachte' bereikbaarheid van en naar de dorpen.

Het centrum heeft zijn functie, maar er moet zeker ook geïnvesteerd worden in de dorpen. We trekken de kaart van de nabijheid, met versterkte centrumfuncties en goede verbindingen met de dorpen. Geel moet vlotter en veiliger toegankelijk worden voor mensen van buiten het centrum. Daarvoor komen er veilige fietsroutes van en naar de stad. Hierbij wordt permanent gewaakt over het fietscomfort en de veiligheid.

2. Een circulatieplan met straten op mensenmaat

Bij stadsvernieuwingsprojecten en wegenwerken zijn de fietser en de voetganger het uitgangspunt. Een nieuw circulatieplan moet ruimte voor alternatieven doen ontstaan. De centrumstraten moeten overwegend ingericht worden op maat van de voetgangers en van de fietsers. In het centrum worden zij de belangrijkste weggebruikers.

Als basisprincipe voor het nieuwe circulatieplan gaan we ervan uit dat bezoekers de centumparkings snel en probleemloos kunnen bereiken via goed aangeduide invalswegen, en ze langs dezelfde weg weer verlaten. Zo vermijden we autoverkeer dat kriskras door het centrum rijdt. We willen geen binnenring of centrumroute, dat trekt enkel nog maar meer autoverkeer aan.

Door een weloverwogen circulatie met o.m. enkelrichtingsverkeer, creëren we ruimte voor de fietser en de voetganger. Dat maakt het mogelijk om met relatief weinig kosten veilige voorzieningen aan te leggen. Zo zorgen we er voor dat de zwakke weggebruiker binnen het centrum, overal snel en veilig op zijn gewenste bestemming geraakt. Op die manier willen we de Gelenaar overtuigen dat de fiets de beste keuze is om korte verplaatsingen af te leggen. Investeren in fietsen heeft een veel betere kosten-batenverhouding dan investeren in maatregelen voor de auto.

We willen samen met de bewoners van de centrumwijken en de inwoners van de dorpen werken aan hun omgeving en hen mee laten bepalen hoe de openbare ruimte en wegenis moet worden ingericht.

Een aantal kruispunten in Geel moeten conflictarm gemaakt worden. Fietsoptelzones met bufferzones, tezamen met een conflictvrije verkeerslichtenregeling waarbij het principe van het "groene vierkant" toegepast wordt, moeten standaard worden.

We behouden de huidige voetgangerszone op de Markt. Op termijn kan die eventueel naar de Nieuwstraat worden uitgebreid. Door het ontwikkelen van een zachte mobiliteit en het stimuleren van de handelskern wordt er gekozen voor een leefbare stad. Het centrum wordt op de fietser en de voetganger afgestemd, zonder evenwel de auto te bannen.

De Markt blijft autoluw, maar de bereikbaarheid van het centrum moet worden verbeterd met voldoende openbaar vervoer (bussen en taxi's).

De centrumstraten moeten ingericht worden op maat van de voetgangers en van de fietsers. Er zal regelmatig rond fietsen worden gecommuniceerd en gesensibiliseerd. Er wordt rond het fietsgebeuren frequent overleg gepleegd met de betrokken partners zoals de Fietzersbond en de handelaars.

Het is niet helemaal correct om het over een 'autoloos centrum' te hebben, in werkelijkheid gaat het om een zone met beperkt verkeer en gedeelde ruimtes. Naast het idealistische beeld van een autoluwe stad is er ook de realiteit van de logistiek die samengaat met elke economische activiteit: leveringen, parkeerbehoefte, het bedienen van hotels, de toegang voor bussen en taxi's... Ook daar hebben we oog voor.

Een goede bereikbaarheid voor bewoners en mindervaliden moet gewaarborgd blijven.

3. Een aangepast parkeerplan

We willen de perceptie wegwerken dat het centrum moeilijk bereikbaar zou zijn, dat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn, en dat parkeren duur is.

Het parkeerbeleid verdient meer aandacht omdat het centrum goed bereikbaar moet blijven voor automobilisten. Het nieuwe parkeerplan zal ook oog hebben voor de noden van ouderen en extra faciliteiten voor hen voorzien. O.a. de Markt, de Havermarkt (vlakbij de kerk), de Werft (vlakbij het stadhuis) en enkele locaties in de Nieuwstraat komen daarvoor in aanmerking. Ook in de dorpen zullen we hieraan



aandacht besteden.

Gratis parkeren zal beperkt blijven, het Geels halfuurtje blijft. In straten zoals de Pas zal worden nagegaan of het principe van beperkt parkeren moet worden uitgebreid.

De signalisatie van- en naar de verschillende parkings zal uitgebreid en verbeterd worden, met logische routes en het al vernoemde '1-way-in = 1-way-out'-principe. Een verdere digitalisering met een real-time capaciteitsweergave zal in het straatbeeld opduiken.

De goede bereikbaarheid van het centrum en de parkeermogelijkheden moeten duidelijk uit de verf komen in campagnes, de media, een parkeerbrochure, plannetjes, digitale infoborden op alle invalswegen, een app etc.

4. Een snelheidsregime op maat

In het stadshart en omgeving kiezen we voor zone 30, en streven we o.a. door sensibilisatie en handhaving naar het respecteren ervan. 50 km/u zal nog kunnen op een beperkt aantal verbindingswegen binnen de bebouwde kom, en 70 km/u op drukke ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

Het is noodzakelijk dat er over deze snelheidsregimes duidelijkheid bestaat. Handhaving en controle kunnen voor ons ook op een alternatieve en creatieve manier worden doorgevoerd, zonder repressie met draconische gevolgen.



5. Een fietsambtenaar en een versterkte dienst Mobiliteit

We zullen de dienst mobiliteit uitbreiden met een fietsambtenaar die een prioriteit zal maken van een degelijk fietsbeleid. Hij verzorgt de communicatie met de inwoners over het fietsbeleid, bewaakt het (ver) bouwen van fietsstallingen en zorgt ervoor dat fietsers zich ook tijdens de winter comfortabel en veilig kunnen verplaatsen. In voorbereiding op elke beleidsbeslissing wordt door hem bekeken wat de impact daarvan is op het fietsgebruik.

De fietsambtenaar zal ook proberen om creatief om te gaan met de parkeerplaatsen die onze stad rijk is. Hij zal functioneren als een soort 'parkeermakelaar' die vraag en aanbod op elkaar afstemt.

De Adviesraad Gemeentelijke Mobiliteit (AGM) zal functioneren als een volwaardig adviserend orgaan. Deze raad moet frequenter samenkomen en alle relevante thema's met betrekking tot mobiliteit behandelen. De diverse belangengroepen m.b.t. mobiliteit worden als een belangrijke partner betrokken bij diverse mobiliteitsbeslissingen en -initiatieven.

We zullen de fiets bij nieuwe bewoners promoten. Tijdens de onthaaldagen voor de nieuwe inwoners wordt ook een fietstocht door Geel aangeboden. De stad zal daarvoor gratis fietsen uitlenen aan mensen die niet over een eigen fiets beschikken. Nieuwe inwoners zullen 'fietswijs' gemaakt worden en geïnformeerd worden over de veiligste route naar school, naar het werk en de winkels. Een gratis fiets- en wandelkaart zal dit zeker stimuleren.

6. Mobiliteit is ook een zaak van het Sociaal Huis

Het Sociaal Huis zal performante fietsen uitlenen aan wie er zelf geen kan kopen (Fosterfietsen). Dit laat de cliënten bijvoorbeeld toe om te gaan solliciteren, of om de kinderen van en naar school te brengen. We waken er evenwel over dat we niet in concurrentie gaan met sociale initiatieven zoals de Fietsbib, die we initiatieven zullen we steunen en faciliteren. We stimuleren de vervoerdienst voor minder mobiele mensen en houden de tarieven betaalbaar.

7. Een betere mobiliteit voor mensen met een handicap

We voorzien voldoende brede parkeerplaatsen voor personen met een handicap en laten de politie toezien op het juiste gebruik daarvan.

Er moet sterk worden ingezet op infrastructuur die aangepast is voor personen met een handicap, en niet alleen aan rolstoelgebruikers, maar ook aan blinden en slechthorenden en het toenemend aantal gebruikers van looprekjes en scootmobielen.

Er zal opnieuw worden nagegaan of onze handelskern en de plaatsen waar mensen vaak moeten zijn (ziekenhuis, bib, stadhuis, cultuurcentrum, Sociaal Huis...) bereikbaar en toegankelijk zijn voor minder mobiele mensen. Alle storende elementen (verkeersborden, straatmeubilair ...) op de voetpaden moet uit de weg om een vlotte en veilige doorgang te garanderen. Heel het centrum zal hierop worden gescreend.

Ook de haltes van het openbaar vervoer zullen bekeken worden. Iedereen moet overal vlot en veilig kunnen af- en opstappen.

8. Elsum mag geen tweede Sint-Dimpna worden

Bestaande problemen zoals op Sint-Dimpna moeten worden aangepakt, maar daarnaast mogen geen nieuwe problemen creëren. De groei van de bewoningsgraad in de Dr. Peetersstraat, Elsum en Postelaar, moet gepaard gaan met mobiliteitsmaatregelen die de leefbaarheid van de buurt garanderen. We nemen daar maatregelen om het sluk- en doorgaand verkeer tegen te gaan dat de ring en de slecht werkende rotonde aan de IOK vermijdt, zonder de bereikbaarheid van het centrum en de ontsluiting van Elsum in het gedrang te brengen.

9. Specifiek op meer veiligheid gerichte maatregelen

9.a. Fietsstraten

Geel moet een verkeersveiliger stad worden. Dat kan door de aanleg van fiets- en voetgangerszones. Waar de ruimte voor fietspaden ontbreekt, richten we fietsstraten in, waarmee we dwars door het centrum een veilige rijcorridor creëren. Deze fietsstraten worden belangrijke verbindingen in het Geelse fietsnetwerk.

(In een fietsstraat heeft elke fietser voorrang en is het autoverkeer ondergeschikt aan het fietsverkeer. Auto's zijn er 'te gast'. Zo moeten ze achter de fietsers blijven rijden.)

9.b. Oversteekplaatsen en aansluitingen

We zullen met AWW in overleg gaan om meer veilige oversteken en aansluitingen te realiseren op de Grote Steenweg, de Antwerpseweg en aan de afslag naar Bel. Ook aan de overweg op Rauwelkoven moet een oplossing komen om de veiligheid te verhogen.

9.c. Een absolute prioriteit: St.-Dimpna en omgeving

Alle gewestwegen in het centrum moeten op termijn gemeentewegen worden. Op initiatief van de stad kunnen zg. 'kleine of voorlopige veiligheidsmaatregelen' genomen worden via de Provinciale Commissie voor de Verkeersveiligheid (PCV). Het budget dat daar voor Geel beschikbaar is, moet prioritair gebruikt worden om de verkeerssituatie van Sint-Dimpna aan te pakken. De Brugpartij heeft hiervoor een plan.

Een tonnagebeperking in deze omgeving is absoluut noodzakelijk. Zwaar doorgaand verkeer moet via de E34 en de N19g. Dat is echter slechts mogelijk mits toestemming van AWW, die eerst de aanleg van een bijkomende ontsluitingsweg eist. Dat zal op korte termijn niet mogelijk zijn. We willen daar echter niet op wachten en alvast zorgen voor een betere en vlottere doorstroming op de as Gasthuisstraat – St.-Dimpnaplein - Logen. Volwaardige, slimme verkeerslichten kunnen hier toe bijdragen.

Ook door een strikte scheiding van de zwakke weggebruikers met het autoverkeer te realiseren, zal het verkeer veiliger worden. Het opheffen van enkele parkeerplaatsen zal de aanleg van volwaardige en veilige (afgescheiden) fietspaden mogelijk maken.

Het afslaand verkeer zal beperkt worden, waarbij de herinrichting van aanpalende straten overwogen wordt. De paaltjes in de Amandus Devosstraat kunnen verplaatst worden, zodat de Delhaize zowel bereikbaar wordt vanop de Logen als vanuit de Gansakker. Doorgaand verkeer zal onmogelijk blijven. De uitgang van de parking Delhaize die rechtstreeks op de Logen uitkomt, zal worden gesloten.

9.d. Verkeersluwe schoolomgevingen

Wagens worden zoveel mogelijk geweerd in de directe omgeving van de scholen, zeker tijdens de piekuren; Thomas More wordt veiliger bereikbaar.

De schoolomgevingen moeten zo ingericht worden dat kinderen ook zonder begeleiding veilig tot aan de schoolpoorten en weer thuis kunnen geraken. Hiervoor zal de 'kindnorm' gehanteerd worden. In samenspraak met de scholen worden er schoolvervoersplannen en schoolbereikbaarheidsplannen opgesteld. We willen kinderen en ouders overtuigen, en hen stimuleren om minder met de auto naar school te komen.

De schoolfietsroutekaart zal volledig vernieuwd worden. Deze routes bevatten veilige paden en wegen waar de fietser absolute voorrang krijgt op gemotoriseerd verkeer. Ze moeten goed bewegwijzerd en in kaart gebracht worden. Op wegen met gemengd verkeer moeten deze routes duidelijk herkenbaar zijn. Hun bestaan moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht.

De resultaten van "Route2School" zullen meegenomen worden in het nieuwe schoolrouteplan.

Waar mogelijk en nodig worden in overleg met de scholen en de buurt de mogelijkheden onderzocht om schoolstraten te creëren.

Er zal naar gestreefd worden om de detailhandel en andere bedrijven te betrekken bij het opmaken van een "charter werftransport", dat hen ertoe verbindt om minstens bij het begin en het einde van schooluren zwaar verkeer te mijden in de schoolomgeving.

We bereiden de aanleg van een verkeerseducatiepark (met fietsparcours) voor, waarop kinderen en volwassenen hun fietsvaardigheid kunnen oefenen. Ze zullen er tevens hun kennis van de wegcode kunnen opfrissen. Ook revaliderende personen en senioren kunnen er komen oefenen, zelfs met een elektrische fiets. De oudercomités en schooldirecties zullen hierbij nauw betrokken worden.

9.e. Veiligere dorpen

We ijveren voor een vlottere doorstroming van het doorgaand verkeer in een aantal dorpen, zonder de snelheidsbeperkingen uit het oog te verliezen. De doorgaande hoofdverkeersaders moeten verkeersveiliger gemaakt worden voor de zwakke weggebruikers.

De infrastructuur zal zodanig aangepast worden dat voetgangers en fietsers zich op een veilige manier in de dorpen kunnen verplaatsen. Knelpunten op het vlak van verkeersveiligheid zullen samen met de dorpsbewoners in kaart gebracht worden, geanalyseerd en in een prioriteitsranglijst ondergebracht worden.

We onderzoeken de mogelijkheid om 'Mobipunten' te ontwikkelen in de dorpen. Dit zijn punten waar een bushalte, een carpoolparking, deelauto's, een fietsenstalling etc. gegroepeerd worden.

9.f. Trage wegen

Het trage-wegenplan dat tijdens de huidige legislatuur werd opgestart, wordt onverkort uitgevoerd. De inspanningen moeten wat ons betreft opgedreven worden.

Na de inventarisatie moet een investeringsplan volgen. De bestaande trage wegen moeten minstens behouden blijven. Dit zijn zachte verbindingen en kunnen aanvullend benut worden. Ze kunnen vooral voor de voetganger en de recreatieve fietser een waardig alternatief vormen. Iedereen zou via de trage wegen het centrum en de dorpskernen op een aangename en veilige manier moeten kunnen verkennen.

De afwerking van de Postpaadjes moet worden doorgetrokken tot aan hun monding in de Doelenstraat. Nu heerst daar een gevaarlijke situatie (conflict met geparkeerde wagens), die dringend moet worden opgelost.

9.g. Consequent handhaven, maar actief sensibiliseren.

Verkeersveiligheid wordt een prioriteit in het veiligheidsplan van de politiezone. Verkeersovertredingen die de veiligheid van fietsers en voetgangers het meest in gevaar brengen, zullen de aandacht krijgen die ze verdienen. Aandachtspunt hierbij is ook om de foutparkeerders door de politie streng te laten verbaliseren. Mensen van de politie die zich te voet of met de fiets verplaatsen, hebben bovendien meer inzicht in en begrip voor de positie van zwakke weggebruikers. Ook fietsendiefstallen zullen een sterker aandachtspunt worden voor de politie.

Het grootste deel van Geel centrum is zone-30. Ook hier zal de politie gerichter en frequenter controleren.

Zoals iedere weggebruiker, dient ook de fietser zich te houden aan de wegcode. Aan de politie zullen aan een hoge frequentie gepaste controles gevraagd worden. De ouders, scholen en de politie moeten de kinderen leren omgaan met bepaalde gevaarlijke situaties zoals de dode hoek bij vrachtwagens en autobussen.

9.h. Duurzame mobiliteit = combimobiliteit

Het collectief vervoer moet op maat van de gebruiker georganiseerd worden. Zo moet er allereerst een vlotte en regelmatige verbinding met de dorpen zijn. Projecten zoals "Mol mobiel" kunnen inspirerend werken in functie van de mobiliteit van de bewoners in de dorpen. Stadsgrensoverschrijdend overleg is hierbij noodzakelijk.

We maken het woon-werkverkeer duurzamer. Daarbij beginnen we bij de mensen die voor de stad of gemeente zelf werken, door hen een fietsvergoeding toe te kennen en/of elektrische fietsen d.m.v. een leasingformule ter beschikking te stellen. Hun autogebruik zal ontmoedigd worden, o.a. door niet langer gratis en onbeperkt parkeren toe te laten op de Werft of de Havermarkt. Het gebruik van de parkings in de Ecodroom wordt in dezelfde optiek herbekeken.

Wanneer mogelijk, maken we gebruik van de diensten van fietskoeriers voor leveringen in opdracht van gemeente, politie en OCMW. We stimuleren autonome gemeentebedrijven en andere organisaties om hetzelfde te doen.

9.i Autodelen

De stad moet het voortouw nemen en voor nieuwe stadsontwikkelingsprojecten minimumeisen stellen rond autodelen. Ze moet ook voor de verschillende wijken initiatieven ondersteunen of zelf ontwikkelen als deel van een breder mobiliteitsplan. Er moeten meerdere deel-autostaanplaatsen (Cambio) komen, zowel in het centrum als op de randparkings en in de dorpen.

Er wordt nagegaan in hoeverre het stedelijk wagenpark op vrije dagen in aanmerking komt om met de bevolking gedeeld te worden.

9.j. Een fietsbeleidsplan

We ontwikkelen een fietsbeleidsplan met daarin niet alleen aandacht voor infrastructuur, maar ook voor elementen die het comfort vergroten zoals elektrische fietspompen op verschillende plaatsen, fietsherstelpunten, rustelementen aan verkeerslichten etc. We voorzien voldoende elektrische laadpalen en groene parkeerplaatsen. Fietsparkings moeten opgenomen worden in een doordacht fietsparkeerplan, met een verstandige spreiding (handelszaken, openbare gebouwen, sportinfrastructuur, randparkings, bushaltes, de bibliotheek, enz....) Er moet voldoende ruimte voorzien worden voor de veelvoud aan fietssoorten die vandaag gebruikt worden (elektrische fietsen, bakfietsen, cargofietsen, ...) Langparkeerders (> 2 uren) moeten hun fiets op een overdekte, beveiligde fietsparkeerplaats kunnen stallen. Aan de winkels in de handelskern volstaan fietsparkeerstroken.

De bestaande fietsparkeerplaatsen aan openbare gebouwen zullen gemoderniseerd en uitgebreid worden. De fietsparkings aan onder andere het ziekenhuis, Luysterbos en de kringwinkel zijn ondermaats uitgerust. Er komen fietskluizen en minstens één fietstrommel per woonwijk.

Er wordt een fietsnorm ingevoerd bij nieuwbouw om voldoende degelijke stalplaatsen voor fietsen te voorzien.

Er worden fietsstraten gerealiseerd in Geel-centrum, zoals voorgesteld door de Fietzersbond. Met name de Stationsstraat, de Werft, de Nieuwstraat en (gedeeltelijk) de Pas en de Diestseweg komen hiervoor in aanmerking.

De scholieren krijgen een modern schoolfietsrouteplan en een gebruiksvriendelijke app ter beschikking.

Er komen goed bewegwijzerde fietsroutes van en naar de dorpen, met aparte opvallende straatmarkeringen. De fietser wordt hier de prominente gebruiker.



Het verkeersbord 'Fietzers rechtsaf', of rechtdoor bij rood wordt waar mogelijk geïmplementeerd.

Er moeten meer fietspunten komen, zoals aan Thomas More, het AZ Geel en aan het OPZ. Deze zullen niet enkel instaan voor het uitlenen/verhuren van fietsen, maar ook voor het uitvoeren van kleine herstellingen, het graveren en eventueel de verkoop van tweedehandsfietsen of zwerffietsen. Ook een bike-wash behoort tot de mogelijkheden.

9.k. Een fietsplan vanuit de dorpen

Er komen permanente en veilige fietsroutes vanuit de dorpen naar Geel centrum en omgekeerd. Deze routes moeten samenhangend, rechtlijnig, aantrekkelijk, veilig en comfortabel zijn, en zowel de functionele als de recreatieve fietser dienen. Zeker de schoolfietsroutes zullen hierin aan bod komen. Dat is dringend, want de huidige schoolfietsroutekaart dateert van 2003.

Deze fietsroutes zullen deel uitmaken van een promotiecampagne om meer mensen naar onze stad en haar dorpen te lokken. Ze zullen veelvuldig en logisch bewegwijzerd worden, en ze krijgen een lokale nummering en benaming zodat ze gemakkelijk herkend worden. Fietsroutekaarten worden ter beschikking gesteld van de inwoners en bezoekers.

Bijkomend zullen er centrumfietsroutes gecreëerd worden die het centrum van Geel met alle windstreken verbinden.



HOOFDSTUK 3

EEN WARME STAD

ALGEMEEN UITGANGSPUNT

Een zorgzame lokale overheid stuurt, verbindt en speelt mee, zowel in de verstedelijkte buurt als in de dorpen. Wij kiezen voor een overheid die zowel regisseert als meespeelt. Vanuit die dubbele rol laat ze de verschillende instellingen en organisaties die actief zijn in de zorg efficiënt samenwerken. Ondanks de tendens van vermaatschappelijking en vermarkting van de zorg heeft een lokaal bestuur dat kan terugvallen op voldoende eigen ervaring en de juiste instrumenten in het werkveld meer slagkracht als regisseur. De dienstverlening verloopt efficiënt en is voor iedereen toegankelijk.

HOOFDSTUK 3.1

SERVICE? PARDON!

UITGANGSPUNT

Een graadmeter voor de relatie tussen burger en beleid is de mate waarin de overheidsdiensten voor de inwoners bereikbaar en beschikbaar zijn. Om besparingsredenen, die tegelijk als 'efficiëntiewinst' werden voorgesteld, werd er de voorbije jaren aan die bereikbaarheid gesleuteld. Dat heeft de werklust van een aantal ambtenaren weliswaar verlicht, maar zorgt voor moeilijkheden bij hun 'cliënteel'. Bovendien is de werking van meerdere diensten er niet op vooruitgegaan. Een performante ambtenarij, niet gehinderd door overbelasting, is van essentieel belang voor de dienstverlening. Laagdrempeligheid is dat ook. De overheid is er voor de burgers, niet andersom.

PRINCIPES

Een goede dienstverlening kenmerkt zich door zeven kwaliteiten. Ze is breed bekend, ze wordt niet mis begrepen, ze is voor iedereen beschikbaar, ze is betaalbaar, betrouwbaar, bruikbaar en bereikbaar. In functie van mogelijke verbetertrajecten moet daar eerst naar gekeken worden.

Ook een goede communicatiestrategie en aandacht voor proactief en divers werken zijn belangrijk. We moeten focussen op de hoofdtaken van goed ondersteund en gevormd personeel. Ook een verstaanbare taal, fysieke bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn onderdelen van een goed uitgebouwde dienstverlening.

Het Sociaal Huis alleen is onvoldoende om van Geel een sociale thuis te maken. Er zijn meer en andere werkvormen en locaties nodig, voor een dienstverlening die diverser is, en dan ook meer doelgroepen bereikt.

De ervaringen na de hervorming van het afsprakensysteem in het stadhuis zijn verre van eensluidend positief. Het online-systeem is onoverzichtelijk en heel wat mensen (ouderen, anderstaligen, laaggeschoolden) ervaren moeilijkheden om een afspraak te maken. Beter is daarom een gemengde regeling, waarbij opnieuw de mogelijkheid wordt geboden om zonder afspraak op het stadhuis terecht te kunnen.

De stedelijke dienstverlening, vooral die in sociale zaken, moet voor de mensen van de dorpen beter bereikbaar gemaakt worden.

Het nieuwe afsprakensysteem van de politie is kafkaïens. De lokale politie staat hierdoor verder van de burger dan ooit. De communicatie van de lokale overheid moet laagdrempelig zijn. Sommige documenten, ook die van de politie, zijn zo ingewikkeld dat niemand ze begrijpt.

Klachten en tekorten moeten beter opgespoord en geregistreerd worden. Een analyse daarvan, alsook een regelmatige toegankelijkheids- en bereikbaarheidsscan, zijn onontbeerlijk voor een betere dienstverlening.

Het stadsbestuur beschikt momenteel niet over een modern en performant HR-beleid. Zeker met het oog op het samengaan van de OCMW- en de stadsadministraties moet daar dringend werk van worden gemaakt. Een belangrijke partner hierbij zijn de medewerkers zelf, die veel meer betrokken moeten worden bij het uittekenen van toekomstige werkmodellen. Het management-team moet worden ondersteund om zijn rol daarin beter te kunnen spelen.



CONCRETE OPTIES

- Een gemengd afsprakensysteem realiseren voor het stadhuis, waarbij men op bepaalde tijdstippen (bijvoorbeeld: op dinsdag) ook zonder afspraak terecht kan. De starre ingewikkeldheid van procedures mag niet contraproductief werken. In functie van de situatie moet er voldoende ruimte zijn voor flexibiliteit en gezond verstand.
- De rol van de onthaalmedewerkers moet ondersteund worden. Met een uitnodigende en betrokken houding en veel knowhow moeten ze zorgen voor een goed begonnen dienstverleningstraject.
- Voor bepaalde doelgroepen en in bepaalde situaties kan een buddy-aanpak voor introductie, begeleiding en opvolging in een dienstverleningstraject een meerwaarde zijn.
- Decentraliseren van bepaalde (sociale) dienstverlening in de dorpen moet een realiteit worden. Het Sociaal Huis kan daar een wegwijsfunctie spelen, al dan niet gekoppeld aan gemeenschapsondersteunende initiatieven. Activiteiten die nu enkel in het dienstencentrum Luysterbos plaatsvinden, kan men ook één of enkele keren per week/maand in elk dorp organiseren. 'Komen eten met plezier en papier', bijvoorbeeld: samen een maaltijd gebruiken, in aanwezigheid van professionals uit diverse diensten en gezelschapsactiviteiten met vrijwilligers. Zoiets verhoogt de dorpscohesie, vermindert de eenzaamheid en verlaagt de drempel naar diensten. Vooral ouderen zonder gemotoriseerd vervoer zullen dit waarderen.



- De functie van wijkagent willen we herbronnen en versterken, zeker in de dorpen. De wijkagent moet hét aanspreekpunt bij uitstek worden rond leefbaarheid in buurten en veiligheidsvragen, maar hij is ook een brugfiguur voor detectie van signalen rond zorg of andere noden. In het concept: 'Komen eten' zijn zij 'de ambtenaar in de buurt'.
- Het afsprakensysteem van de politie willen we opnieuw bekijken en vermensenlijken.
- De communicatiedienst zal een strategie uitwerken (en opvolgen), specifiek gericht op de dienstverlening. Documenten van de lokale overheid worden gescreend op klare taal. Signalisatie en bewegwijzering worden waar nodig verbeterd en aangepast.
- Digitaal is niet de enige taal: drempelverlagende en face-to-face werkvormen blijven onontbeerlijk, ook om een goede band tussen stadspersoneel en burgers te blijven waarborgen. Ervaringsdeskundigen kunnen ingeschakeld worden om het dienstverlenend beleid en het betrokken personeel correcte, inspirerende input te geven.

- Kwaliteit en effectiviteit van de dienstverlening moeten beter opgevolgd worden. O.a. vorming, een onafhankelijk klachtensysteem en een ombudsdienst zijn hier onderdeel van.
- De extralegale verloning van het stadspersoneel (o.a. maaltijdcheques) moet op een aanvaardbaar niveau worden gebracht. Geel mag op dat vlak niet langer de slechtste leerling in de Kempische klas zijn. In overleg met de Algemeen Directeur en het managementteam wordt een modern en performant HR-beleid uitgetekend, met aandacht voor een betere communicatie in de hiërarchische lijn (top-bottom én bottom-top), voor doorgroeimogelijkheden en loopbaanplannen en voor een korter op de bal spelen bij dysfuncties.
- De regel dat stadspersoneel bij langdurige afwezigheid pas na 3 maanden kan worden vervangen, wordt afgeschaft.

HOOFDSTUK 3.2

VRIJWILLIGERSBELEID

UITGANGSPUNT

De meeste mensen maken geen al te verre verplaatsingen om als te vrijwilliger actief te zijn. Ze blijven daarvoor liefst binnen de eigen gemeente. Dat maakt dat het lokaal bestuur vaak een eerste aanspreekpunt is voor kandidaat-vrijwilligers. Geel heeft een rijk verenigingsleven en dat verdient respect en ondersteuning van het lokaal bestuur. Verenigingen en vrijwilligers zorgen voor een band tussen de mensen en tussen de inwoners en het beleid. Ook zij zijn bouwstenen voor een goed lokaal beleid.

PRINCIPES

Er is nood aan de ontwikkeling van een stimulerende omgeving voor vrijwilligers en een vrijwilligersvriendelijk klimaat. De kwaliteit van het vrijwilligerswerk moet worden opgetrokken en de vrijwilliger moet worden gewaardeerd, erkend en beloond. De rol van de stad als organisator van vrijwilligerswerk moet worden versterkt. Het verenigingsleven, dat op vrijwilligers draait, zal blijvend en actief ondersteund worden op financieel, materieel en infrastructureel vlak.

CONCRETE OPTIES

- Naast de functie van cultuurfunctionaris en het bestaande evenementenloket zal er een coördinator worden aangesteld die een loket voor het vrijwilligerswerk organiseert. Opdracht: informeren, adviseren, sensibiliseren en vrijwilligerswerk stimuleren.
- Er zal een toereikend budget worden uitgetrokken voor promotie, vorming, coaching, verzekering en waardering van het vrijwilligerswerk. Vrijwilligers blijven echter over een grote autonomie beschikken en worden niet als professionals benaderd of in een soortgelijk verwachtingspatroon ingezet. Hun motivatie moet worden beantwoord met een juist aanbod en voldoende ondersteuning.
- Er komt een digitaal vrijwilligersloket: een aanspreekpunt waar aanbieders en vrijwilligers gebruik kunnen van maken en waar alle informatie over vacatures voor vrijwilligers op terug te vinden is.
- Ook de adviesraden van de cultuur- en vrijetijdssector zullen worden opgewaardeerd om hun verrijkende rol voor het lokaal beleid beter te kunnen spreken. Hierbij wordt niet louter op advies, maar ook op participatie en inspraak gemikt.
- De belangrijke rol die het stadsbestuur nu al een speelt bij de uitbouw en het faciliteren van sportinfrastructuur wordt uitgebreid als het om eigentijdse, betaalbare en leefbare vergader-, ontmoetings- en feestfaciliteiten in de dorpen gaat. Deze ruimtes zijn liefst multifunctioneel en ook bruikbaar voor een divers publiek. Dit netwerk, het onderhoud en het gebruik ervan, zullen worden uitgebouwd in coproductie met lokale organisaties en/of inwoners. Er zal bekeken worden welke bestaande of nieuwe formules hiervoor het best kunnen worden toegepast.

HOOFDSTUK 3.3

(KANS)ARMOEDE & BASISRECHTEN



UITGANGSPUNT

Iedere Gelenaar moet over een leefbaar budget beschikken. Wonen, voeding, onderwijs, energie en deelname aan het sociale leven zijn basisbehoeften waarin de lokale overheid haar kansarme inwoners moet ondersteunen. Wij hebben echter de indruk dat de absolute minima door de lokale overheid vaak als maxima worden aanzien. Zelfs indien er sprake is van krapte in de lokale overheidsbudgetten, mag dit niet op de meest kansarme Gelenaars worden verhaald. Een saneringsbeleid kan niet lineair vertaald worden naar het sociale domein. Sociaal beleid is investeren in mensen en in goed samenleven - ook preventief. Wat vandaag als een kost aanzien wordt, is op lange termijn vaak een blijvende besparing en een waarborg op maatschappelijke inclusie van kwetsbare mensen.

PRINCIPES

Basisrechten moeten gewaarborgd zijn en er moet maximaal voorzien worden in automatische rechtentoekenning. Het systeem van aanvullende steun (huur- en verwarmingstoelages, tegemoetkoming voor medische kosten, schoolkosten of eenmalige duurzame uitgaven) moet vaker worden gehanteerd en voor meer mensen toepasbaar worden. De drempel naar gezonde voeding moet worden verlaagd.

Sociale voordeeltarieven moeten op een niet-stigmatiserende manier worden toegekend.

Er komt een menselijk, kwalitatief en zinvol activeringsbeleid. Integratie op de arbeidsmarkt is een middel, en geen losstaand doel op zich. Het door de federale regering opgelegde Geïndividualiseerd Project Maatschappelijke Integratie (GPMI) voor alle leeflooncliënten is een onvoldoende garantie op succes en niet voor iedereen of in iedere situatie een oplossing.

De strijd tegen de kinderarmoede moet worden opgevoerd en elk kind verdient voldoende onderwijskansen. Vooral de woonsituatie van kinderen in armoede gaat er op achteruit; daar moet meer aandacht naartoe gaan.

Repair-café's en andere vergelijkbare initiatieven zorgen voor een betere benutting van goederen en kostenbesparing, én ze bevorderen de sociale cohesie.

Armoedebestrijding wordt al lang algemeen als een prioriteit aanzien, maar overleg tussen de organisaties en instellingen die op dat vlak actief zijn, is er in Geel niet of nauwelijks. Hier is structureel, probleemoplossend overleg nodig!

CONCRETE OPTIES

- Het budget voor aanvullende steun zal worden opgetrokken. Daarnaast zal de haalbaarheid onderzocht worden van een algemene maandelijkse aanvullende toelage, waarbij het gezinsinkomen wordt vergeleken met het niveau van de budgetstandaard (het wetenschappelijk berekende bedrag dat een gezin nodig heeft om op een minimaal aanvaardbare manier te kunnen participeren aan de samenleving) en het verschil systematisch wordt bijgepast.
- Vanuit de sociale dienst van Het Sociaal Huis wordt systematisch gecheckt of een cliënt in aanmerking komt voor leefloon, aanvullende steun en/of eventuele andere lokale kortingssystemen.
- De werkdruk bij de sociale diensten in het algemeen en de wachtlijsten voor schuldbemiddeling en budgetbeheer in het bijzonder worden aangepakt door voldoende personeel te voorzien.
- Een transparante communicatie rond mogelijke diensten en ondersteuning wordt op maat van de doelgroepen opgezet (welk aanbod, welke criteria, welke stappen, voor wie, ...).
- De bereikbaarheid, het afspraakstelsel en de onthaalwerking van het Sociaal Huis worden geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd. Effectiviteit primeert op efficiëntie.
- We verlagen de drempel naar gezonde voeding door mensen opleidingen aan te bieden, waarin ze leren hoe ze voor budgetvriendelijke, gezonde maaltijden kunnen zorgen. Ook moestuinprojecten en zelfpluktuinen spelen hier een rol in.



- Er komt begeleiding voor gezinnen om de energiefactuur te doen dalen, bijvoorbeeld door alternatieve, energiezuinige toestellen te leasen.
- Sociale tarieven voor vrijetijdsparticipatie kunnen via een systeem zoals de UIT-pas worden aangeboden. Belangrijk daarbij is dat niet zichtbaar is wie wel of geen sociaal voordeel krijgt.
Gemeenschapsdienst kan in bepaalde individuele gevallen deel uitmaken van het traject van mensen met GPMI, maar moet op maat gehanteerd worden en zal in geen geval algemeen verplicht worden voor alle mensen met een leefloon.
- De meerwaarde van de vele diensten en initiatieven die inmiddels in bepaalde wijken en rond bepaalde sociale problematieken gegroeid zijn als vormen van ontmoeting, contact en ondersteuning van mensen in armoede, wordt erkend. We faciliteren en ondersteunen hun werking, bijvoorbeeld door het aanbieden van gepaste infrastructuur, maar met respect voor hun autonomie.
- Dialoog, netwerking en overleg zijn essentieel voor een goed lokaal armoedebelied. We organiseren dit zowel met doelgroepen, gebruikers als betrokken organisaties, waarbij vooral de vertegenwoordiging van mensen in armoede via AL-arm niet mag vergeten worden. Er wordt een systematische en gestructureerde vorm van advies en inspraak door ervaringsdeskundigen opgezet. We proberen een diverse 'doelgroepen- en vierde wereldraad' op te richten.
- We zoeken naar regionale samenwerkingsverbanden als motor van innovatieve sociale tewerkstellingsprojecten of dienstverleningsvormen. De rol van de tewerkstellingscoördinator, die nu voor drie gemeenten werkt, wordt geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd.
- Makkelijk bereikbare maatwerkbedrijven in de regio zijn mogelijke partners in lokale dienstverlening. Het stadsbestuur is geen volger, maar een trekker in regionale samenwerkingsverbanden en initiatieven rond sociale begeleiding en sociale tewerkstelling.
- We ondertekenen de Verklaring van Burgemeester tegen Kansarmoede en werken een actieplan uit i.s.m. organisaties uit het werkveld. Het Huis van het Kind biedt kansen om lokaal beter te werken rond kinderarmoede.
- Er komt een convenant met de Geelse scholen om de armoede aan te pakken. Het Sociaal Huis komt tussen in de schoolfactuur, helpt bij de aanvraag van studietoelagen en/of bemiddelt tussen school en ouders.
- Kinderopvang, jeugdwerk, speel- en vrijetijdsinitiatieven zijn naast het onderwijs belangrijke elementen om kinderen in armoede meer kansen op ontwikkeling te geven. Met hen wordt een aanpak uitgewerkt in functie van detectie en het wegwerken van participatiedrempels.
- Er komt een netwerk rond opvoedingsondersteuning met Kind & Gezin, de initiatieven voor kinderopvang, het CLB, het CAW, maar ook met kinderen en jongeren als actieve partners. Gezinnen met vragen over opvoeding kunnen zodoende informeel en laagdrempelig terecht bij andere ouders en professionals.
- We ondersteunen repair-café's of organiseren ze zelf.
- Het stadsbestuur moet proberen de gaten te dichten, die de sociale huisvestingsmaatschappijen laten t.a.v. gezinnen met kinderen. Dit kan door zelf actief kwaliteitsvolle sociale woningen aan te bieden, al dan niet i.s.m. het Sociaal Verhuurkantoor. Een zoektocht naar extra woonmogelijkheden dient snel te worden gestart.
- Na het verdwijnen van Den Echo moeten er goede (betere!) oplossingen worden geboden om de werking van het sociaal restaurant van de Dienst Gelijke Kansen, de broodbedeling en de kledingwinkel (MIN) etc. verder te kunnen zetten. Ook de Toevlucht (voedselbedeling) en AL-arm zijn op dit moment niet zeker van een toekomstgerichte huisvesting. Daar zal aan (samen)gewerkt worden.
- We zoeken samen naar een geschikte ruimte waar mensen met weinig kansen elkaar kunnen ontmoeten buiten de sociaal-restaurantformule en waar plaats is om structureel na te denken over armoedebestrijding, los van de wijkwerking of van een bestaande vrijwilligerswerking. Op die manier willen we veel meer mensen van deze doelgroep bereiken, ook in de dorpen.

HOOFDSTUK 3.4

ZORG

UITGANGSPUNT

Een warm Geel zorgt voor zijn mensen. Voor zijn kinderen en zijn ouderen, en voor al wie zorg nodig heeft. De samenleving verandert en dat doen ook de zorgnoden. Oude zorgmodellen hebben hun tijd gehad, nieuwe uitdagingen dienen zich aan en vereisen een toekomstgerichte aanpak. Wij willen de zorg dicht bij de mensen brengen en op mensenmaat houden, wat onder meer een voorkeur voor kleinschalige projecten impliceert. Het AZ St.-Dimpna verdient een beter bestuur, waardoor de inspanningen van het personeel en de artsen ook beter tot hun recht komen. Het ziekenhuis moet een lokale meerwaarde bieden, maar tevens een cruciale plaats innemen in een regionaal netwerk van gespecialiseerde zorg.

PRINCIPES

Mantelzorgers verdienen een sterkere ondersteuning.

De zorg moet tot in de buurt worden gebracht. Buurtgerichte zorg heeft een grote meerwaarde, op voorwaarde dat er een sterke professionele omkadering is. Zorgvragers kunnen op die manier (langer) in de eigen omgeving blijven, een sterker beroep doen op het eigen netwerk en het contact behouden met het sociaal weefsel dat ze kennen.

Er moeten laagdrempelige voorzieningen opgezet worden op buurtniveau.

Een tekort aan huisartsen moet vermeden worden. Een aan de actuele noden aangepast Wijkgezondheidscentrum kan een bijdrage leveren aan de versterking en de bereikbaarheid van een multidisciplinaire en preventieve gezondheidszorg in de eerste lijn, die toegankelijk is voor iedereen.

CONCRETE OPTIES

- Er komt een gemeentelijk infopunt waar mantelzorgers terecht kunnen met alle zorgvragen en een overzicht van alle zorgdiensten vinden. Dit infopunt is ook de plaats om hen te bevragen en veranderende noden te detecteren.
- Er wordt overlegd met de aanbieders van personenalarmen om de mantelzorgers die in de alarmlijst zitten meer ondersteuning te bieden (laagdrempelige opleidingen in het omgaan met personen die gevallen zijn, bijvoorbeeld).
- We zorgen voor 'respijtzorg', die mantelzorgers tijdelijk ontlast door bijvoorbeeld een oppasdienst uit te bouwen i.s.m. met het lokale diensten- of woonzorgcentrum. Ook een databank die de vraag naar mantelzorg koppelt aan het aanbod van vrijwilligers, en namiddagen waarop mensen ervaringen kunnen delen, zijn wenselijk. In afwachting van een Vlaamse mantelzorgpremie wordt er een gemeentelijke mantelzorgpremie ingevoerd.
- Het lokale aanbod moet worden aangevuld met een 'zorghotel' voor kort verblijf en herstel na een ziekenhuisopname. In een overgangsfase wordt vanuit dit zorghotel de terugkeer in de eigen leefomgeving voorbereid.
- De professionele zorg moet zich inschakelen in het lokale netwerk. Dienstencentra, buurthuizen, huisartsen, thuisverpleging, wijkgezondheidscentra, woonzorgcentra etc. zullen meer samenwerken in hun buurt en mekaar ondersteunen en versterken.
- Bepaalde wijken of dorpen worden woonzorgzones, waar zorgbehoevenden langer thuis wonen. Er is o.a. een zorgknooppunt waar men terecht kan met alle zorgvragen. De publieke ruimte is toegankelijk voor iedereen, met straten, stoepen en pleinen zonder obstakels, en de zones beschikken over voldoende aangepaste woningen en voorzieningen.
- Er komt een Wijkgezondheidscentrum in Geel, dat rekening houdt met de actuele situatie en het tegemoet komen aan voorbijgestreefde noden (derde-betalersregel) vervangt door een functionele aanpak van nieuwe behoeften (o.a. coördinatie psychisch zorgaanbod).
- We creëren zorgnetwerken, waarin vrijwilligers taken (zoals ziekenvervoer of het bezoeken van mensen die eenzaam leven) op zich nemen. Cruciaal hierin is de aanstelling van een professionele netwerkcoördinator die naast samenwerking en ondersteuning van de vrijwilligers, ook zorgt voor een goede analyse van leemtes en een snelle detectie van noden.
- We ontwikkelen nieuwe vormen van samenwerking en ondersteuning voor een betere bereikbaarheid van het multidisciplinaire aanbod in de eerste lijn, in en met het werkveld.
- We gaan voor kleinschalige, buurtgerichte woonzorginitiatieven (15 - 40 kamers) en huisvestingsvormen, zodat zorgbehoevende inwoners betrokken blijven bij de eigen buurt en hun bekend sociaal netwerk.





- We starten een wijkgericht beleid op met straathoekwerkers, brugfiguren of wijkregisseurs die naar maatschappelijk kwetsbare inwoners toegaan en verborgen zorgnoden of problemen detecteren.
- Het toenemend aantal senioren met buitenlandse wortels vereist een cultuur-sensitieve ouderenzorg. We brengen in kaart hoeveel ouderen met een migratieachtergrond Geel telt en hoeveel van hen door de ouderenzorg worden bereikt.
- We voorzien tolken waarop hulpverleners een beroep kunnen doen en screenen brochures op verstaanbaarheid.
- Het AZ St.-Dimpna organiseert zich niet langer rond diensten, maar in een nieuwe, patiëntgerichte structuur met zorgprogramma's. Van elke aanpassing, fusie of samenwerking zal worden nagegaan wat het voordeel is voor de patiënt.
- Naast 'hospital governance' (behoorlijk bestuur van ziekenhuizen) is het openbaar karakter van een ziekenhuis essentieel.

HOOFDSTUK 3.5 WERELDBURGERSCHAP

UITGANGSPUNT

De Brugpartij engageert zich tot medewerking aan de agenda 2030 voor Duurzame Ontwikkeling wereldwijd (zie verder). Doelstelling 17 roept daarvoor op tot partnerschappen. We willen vanuit het lokaal bestuur onze verantwoordelijkheid nemen in verschillende beleidsdomeinen en hiervoor capaciteit en middelen mobiliseren en vergroten. Internationaal en mondiaal solidair stappen vooruit zetten vraagt ook lokaal engagement.

CONCRETE OPTIES

De Geelse Derdewereldraad (DWR) is voor dit laatste domein een belangrijke adviserende en richtinggevende partner. Alle organisaties (erkende NGO's, concrete acties van Gelenaars) die solidariteit met het Zuiden nastreven en organiseren, vinden er mekaar, versterken en inspireren mekaars werking zetten er zich in om samen initiatieven te organiseren rond mondiale solidariteit binnen de stad.

We willen de initiatieven die hier ontstaan en de organisaties die hierin actief zijn verder steunen met voldoende mensen en middelen:

- een eerste positieve evaluatie van het subsidiëringsreglement door de DWR vraagt dat we ons verder engageren naar een financieel groeipad voor het budget van ontwikkelingssamenwerking. De DWR heeft hiervoor een scenario 2019-2025 uitgewerkt dat als basis kan dienen.
- naast de vele Noord- Zuidinitiatieven van de diverse organisaties in de DWR willen we lokaal vooral ook initiatieven en projecten versterken die zich richten tot jongeren. Ontmoeting, informatie-uitwisseling en vorming moet een plaats krijgen, met voldoende logistieke en financiële ondersteuning.
- praktijk en -inleefstages bij projecten in het Zuiden met jongeren vanuit NGO's, scholen, jeugdorganisaties en 4e-pijlerinitiatieven zijn werkvormen die steun verdienen en bij toekomstige generaties een mondiale blik en inzicht kunnen versterken.

BIJZONDERE AANDACHTSPUNTEN

BIJZONDERE AANDACHTSPUNTEN

1. ETNISCHE DIVERSITEIT

UITGANGSPUNT

Het leven met diversiteit en met respect voor mensen met een beperkte psychische draagkracht, een andere achtergrond, een andere cultuur en andere tradities maakt deel uit van het DNA van Geel. Vroeger heette dat “barmhartigheid”. Het maakt van Geel een unieke, warme stad.

De diversiteit in Geel is vandaag alleen maar toegenomen. We hebben nu meer dan 4.640 inwoners (12%) met een niet-Belgische afkomst. Ze komen uit 114 verschillende landen. Het contingent senioren groeit gestaag en leeft (gelukkig) langer. Mensen met een psychische of fysieke beperking blijven aanwezig in ons straatbeeld.

PRINCIPES

Divers is voor ons normaal. In onze beleidskeuzes respecteren we die diversiteit en bouwen we bruggen over de verschillen heen.

Het stadsbestuur erkent de diversiteit van zijn inwoners en communiceert consequent, in taal en in beeld, respectvol en waarderend over al haar inwoners. Alle vormen van racisme of discriminatie, impliciet of expliciet, worden geweerd en bestreden.

Het stadsbestuur zorgt voor een actieve dialoog tussen en met culturen. Goede praktijken die het samenleven van mensen met een vreemde herkomst met het Geelse weefsel verbinden, worden gestimuleerd.

CONCRETE OPTIES

- Het Geelse integratiebeleid is actief gericht op het samenleven met al de mensen die als vluchteling in ons land op zoek zijn naar een veilige thuis. Na hun erkenning ondersteunen we hen om in een nieuwe cultuur en zonder netwerk goed te integreren. We werken hiervoor op drie domeinen: wonen, werken, samenleven.
- De betaalbaarheid en de kwaliteit van de huisvesting staan vaak onder druk door de korte periode (2 maanden) waarbinnen mensen op de vlucht na hun erkenning een woonst moeten vinden, voor ze de asielopvang mogen verlaten. Doorgangswoningen en ondersteuning voor de huurwaarborg zijn instrumenten die mee ingezet kunnen worden. Huisjesmelkerij en misbruiken in de sfeer van het 1-kamerwonen voorkomen we o.a. door zelf en/of in samenwerking met andere diensten een menswaardig woonaanbod te doen.
- De expertise met LOI Den Ark mag niet verloren gaan en kan ook breder ingezet worden.
- We kiezen voor diversiteit in de stedelijke tewerkstelling en werken een diversiteitsplan uit. Waar we zelf geen werkgever zijn, nemen we clausules rond diversiteit op in onze voorwaarden rond gunning of uitbesteding van opdrachten.
- Initiatieven ten voordele van integratie worden verder ondersteund en uitgebouwd.

2. MENSEN MET EEN BEPERKING

UITGANGSPUNT

Toegankelijkheid van gebouwen, openbare ruimten, diensten en activiteiten zijn een bijzondere zorg voor mensen met een beperking. Ook anderen (ouderen, jonge gezinnen met kindwagens, ...) zijn hiermee gediend. We willen dit in het kluwen van het vergunningenbeleid waar een lokaal bestuur voor bevoegd is, niet uit het oog verliezen.

CONCRETE OPTIES

- We sensibiliseren personeel en initiatiefnemers allerhande om de toegankelijkheidscheck telkens te voorzien. De stedenbouwkundige verordeningen hierover worden consequent toegepast en opgevolgd.
- We gaan aan de hand van praktijktesten na waar het openbaar domein in het centrum tekortkomingen vertoont inzake bruikbaarheid, begaanbaarheid, toegankelijkheid e.d.. We maken vervolgens een stappenplan om de nodige aanpassingen uit te voeren aan lamentabele stoepen, straten, doorgangen en oversteekplaatsen. De Kabi-



enstraat is dringend!

- We ondersteunen sport-, jeugd-, cultuur- en andere verenigingen die ten behoeve van een betere toegankelijkheid aanpassingen doen aan hun infrastructuur.
- Het openbaar vervoer is te beperkt bruikbaar voor personen met een handicap. Voertuigen van aanbieders zijn niet altijd voldoende toegankelijk voor mensen die minder mobiel zijn, maar dat geldt ook voor haltes. Onbeschermd wachten, op- of afstappen in een berm tussen een gracht en de rand van de weg is weinig uitnodigend om het openbaar vervoer te gebruiken. Een analyse en een bijhorend stappenplan voor een betere aanleg van haltes langs gemeentelijke wegen dringt zich op.
- We gaan systematisch en regelmatig in dialoog met verenigingen, organisaties, instellingen en ongebonden mensen met een beperking, zodat zij het lokale beleid mee kunnen voeren, oriënteren en adviseren vanuit hun realiteit, hun noden en behoeften.

3. ELEMENTEN VOOR EEN SENIORENBELEID

UITGANGSPUNT

De Geelse bevolking is voor een kwart ouder dan 65 jaar. De seniorenraad bracht de voorbije jaren met gedegen onderzoeks- en overlegwerk de situatie van de senioren in beeld en hun behoeften in kaart. Elementen en evoluties die onze aandacht trokken bij het verslag van het laatste seniorencongres in maart 2018 inspireren concrete beleidsopties rond dorpenbeleid, woonsituatie, zorg, en dienstverlening.

CONCRETE OPTIES

- Een permanente dialoog met de Seniorenraad zal aan de basis liggen van een nieuw lokaal beleid dat inspeelt op de noden en behoeften van de senioren in Geel. Bij de aanvang van de nieuwe beleidsperiode zal een eerste gesprek worden gevoerd over mogelijke realisaties en aandachtspunten uit hun memorandum.
- De optie om voor kleinschalige woonzorgformules dicht bij de dorpen en de woonomgeving te gaan, werd reeds toegelicht. Ook nieuwe kleinschalige woonvormen (co-housing, begeleid zelfstandig wonen,...) voor ouderen moeten worden gefaciliteerd.
- Het Toekomstplan Oudere Gelingen (TOG) zal worden geactualiseerd op basis van de concrete voorstellen die na het Seniorencongres van maart 2018 werden geformuleerd.

4. JONGE GEZINNEN EN KINDEREN WELKOM

UITGANGSPUNT

De groei van Geel doet zich weliswaar hoofdzakelijk in de oudere leeftijdscategorieën voor, maar ook voor jonge gezinnen moet Geel een aangename stad zijn om in te komen of te blijven wonen.

CONCRETE OPTIES

- Er wordt gewaakt over een betaalbaar woonaanbod. Het stadsbestuur zal de mogelijkheid onderzoeken om in grotere woonprojecten een deel van de beschikbare woongelegenheden in eigendom te nemen, en deze gericht aan jonge gezinnen aan te bieden. Wanneer dit niet mogelijk is, zal in de bouwvoorschriften de vereiste worden opgenomen om een aantal kleinere wooneenheden te voorzien die aan een bescheidener prijs aan jonge gezinnen kunnen worden aangeboden.
- Een daadwerkelijke participatie van de jongere leeftijdscategorieën wordt nagestreefd door de Kindergemeenteraad ernstiger te nemen.
- We spinnen een speelweefsel: een netwerk van plaatsen en parkjes doorheen de stad, waar gespeeld kan worden.
- Er komt meer ruimte voor spelende kinderen, onder andere op de Markt. Kinderen die bewegen, zijn gezonder. Kinderen zijn de maat voor de inrichting van openbare ruimte: is die veilig voor hen en hebben ze voldoende plaats om zich uit te leven?

HOOFDSTUK 4

DUURZAAMHEID

UITGANGSPUNT



De duurzame ontwikkelingsdoelen van de VN zijn ons uitgangspunt. Wereldwijd zetten burgers en lokale besturen zich in voor de omschakeling naar een duurzame samenleving. Lokale besturen kunnen daarin een voortrekkersrol spelen door samen met hun burgers te werken aan een klimaat-neutrale maatschappij, en door steden op mensenmaat te maken, waar de 'nabijheid' en de korte-keteneconomie centraal staan.

Dat hier veel meer bij komt kijken dan de traditionele groene thema's, is duidelijk. De duurzame ontwikkelingsdoelstellingen zijn veel ruimer en de onderliggende aandachtspunten vinden we dan ook terug in heel ons programma.

In dit deel gaat het vooral over het thema 'duurzame stad', en wat dat voor ons concreet betekent. We vertrekken daarbij van het feit dat Geel de volgende jaren nood heeft aan een kwaliteitsvolle verdichting van het stadscentrum en de kernen van de deeldorpen, met het behoud van zo veel mogelijk groene ruimte. Voor de Brugpartij is het nieuwe Ruimtelijk Beleidsplan een bruikbaar startpunt.

We willen zoeken naar een breed draagvlak door -zoveel mogelijk betrokkenen mee te laten denken, van beleidsplan tot financiering. We zoeken naar partners en verspillen geen tijd aan tegenstanders. We focussen ons niet op wie niet mee wil, maar wel op burgers, bedrijven en verkozenen die wél aan de slag willen met het klimaat. We zullen ons daarbij niet al te principieel opstellen, maar de hand reiken aan iedereen die zich wil inzetten. Of het engagement nu gebaseerd is op persoonlijk belang, economische ontwikkeling, lokale of wereldwijde bezorgdheid: het klimaat belangt iedereen aan.

PRINCIPES

Een geslaagd lokaal klimaatbeleid voeren, kan alleen als er wordt samengewerkt in meerdere beleidsdomeinen. Een trage mobiliteit is het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de stadskern en het versterken van het kernwinkelgebied. In samenspraak met de bewoners zullen we de inspiratie van vele goede voorbeelden omzetten in een groen, aange-naam Geel. Prioritair aan te pakken zijn: de hoogbouwnota (herwerken!), het uitwerken van voorbeeldscenario's voor de groene ruimten in het centrum, een totaalvisie op de centrumgebieden (stationsbuurt, Pallo, Nieuwstraat, Kollegestraat, Pas...).

Door zelf het goede voorbeeld te geven, verminderen we de CO₂-uitstoot in de stad en zetten we onze inwoners aan hetzelfde te doen. Daarom willen we binnen het gemeentelijk apparaat een energiezuinig beleid voeren met een erg ambitieus doel: we willen met de eigen gemeentelijke diensten en het gemeentelijk patrimonium tegen 2030 volledig klimaatneutraal te zijn.

We gaan voor vergroening en ontharding. Er komen meer bomen, meer parken, meer grasvelden, meer struiken en heesters, meer hagen... Waar mogelijk zal bestaande verharding verwijderd of waterdoorlatend gemaakt worden.

CONCRETE OPTIES

1. Een duurzamer ruimtegebruik



- Bij grootschalige nieuwe ontwikkelingen (zoals in de stationsomgeving) moet worden gestart vanuit de ideale voetgangers- en fietsverbindingen. De kwalitatieve verdichting wordt ingepland op locaties die op het openbaar vervoer en op fietsverkeer gericht zijn, en waar op een verstandige manier met hoger bouwen en hoogbouw omgesprongen wordt. Overleg met ontwikkelaars en sociale huisvestingsmaatschappijen om bestaande of nieuwe verkavelingen te verdichten, is noodzakelijk.
- Gevelonderbrekingen worden mogelijk.
- Bij nieuwe projecten met een hogere densiteit is de groennorm per wooneenheid 20 m² publiek groen. Deze norm is te verankeren in een stedenbouwkundige verordening of RUP.
- We stimuleren de aanleg van geveltuinen.
- Bij nieuwe ontwikkelingen richten we ons op een combinatie van wonen en cultuur. In het kernwinkelgebied combineren we woon- en culturele functies met handelsfuncties.
- Bestaande verkavelingen zullen waar mogelijk worden verdicht.

- Het centrum zal aantrekkelijk worden door er veel meer groen te voorzien.
- We promoten nieuwe woonontwikkeling boven winkels. (Een goed voorbeeld is de hoek Nieuwstraat – Stationsstraat)
- We werken de bereikbaarheidsas af.

2. Aanpassen RUP kernwinkelgebied

- Wonen boven winkels moet administratief makkelijker worden gemaakt.
- Ook bouwen in de tweede lijn, met toegang naar de verdieping via het binnengebied, moet kunnen. Dit kan gestimuleerd worden door o.a. een subsidieregeling voor extra toegangen, het flexibel omgaan met de parkeernorm bij kwalitatieve uitbreiding, het vergunnen van een extra bouwlaag in ruil voor lagere huurprijzen van het onderliggende handelspand etc....
- Wisselende gevelhoogtes (gericht op het doorbreken van de gevellijn) moeten mogelijk worden. We maken hiervoor een gevarieerd omgrenzingsprofielenplan op en werken een RUP uit met woondichtheden die variëren naar gelang de ligging (25 w/ha, 17-20w/ha, 15w/ha).
- Grote bouwblokken worden doorbroken om de 'doorwaadbaarheid' voor voetgangers en fietsers mogelijk te maken. De eigenaars van af te breken zones worden gecompenseerd met het aanbieden van bouwmogelijkheid in het binnengebied.
- Panden worden flexibeler ingedeeld.

3. Multifunctioneel gebruik van ruimte en infrastructuur

- We voeren een onderzoek naar potentieel leegstaande of onderbenutte gebouwen of percelen (niet alleen speelplaatsen, maar ook sporthallen en vergaderlokalen). We brengen ook de percelen en gebouwen in kaart die in handen zijn van de overheid (of overheidsorganisaties), en die momenteel niet gebruikt worden. (Vb. badhuis Holven, OPZ-woning Larum ...)
- We focussen op parkings en gemeenschappelijk groen, waarbij we proberen privé-parkings in het weekend te combineren met deelfietsen.
- Effectieve leegstand wordt kortaant aangepakt.
- Particulieren die een stuk grond of pand hebben dat onderbenut is, kunnen dit ter beschikking stellen van de buurt (Vb. Possonsdries).
- We voorzien gemeenschappelijke groentetuintjes of gaan voor 'samentuinen': dit kan een groentetuin zijn, maar ook een openbaar speeltuintje dat de buurt zelf onderhoudt (cfr. het glühweinpleintje in de Heidebloemstraat) en het sociaal contact tussen de bureu bevordert.
- Wanneer er gronden van de gemeente via erfpacht of met een recht van opstal worden ontwikkeld, stellen we hogere eisen aan klimaatneutraliteit.

4. Het stadsbestuur geeft het goede voorbeeld

- We willen voorlopen op de geldende normen, o.a. inzake riolering. We ondertekenen de burgemeestersconvenant 20-20 en formuleren onze ambities voor 20-50.

- We voorzien mogelijkheden tot ecologisch begraven en begraven in de parkzone.
- We gaan na of esco's (Energy Service Corporations) inschakelbaar zijn om als stadsbestuur de energienormen te halen en voeren voor het eigen patrimonium een beleid rond groene daken, platte daken, zonnepanelen, zonneboilers etc.. Het potentieel aan hernieuwbare energie willen we zoveel mogelijk benutten. We voeren gevelgroen in bij stadsgebouwen.
- De definitie van co-housing wordt opgenomen in het RUP. We stimuleren deze woonvorm vooral in de stadskern, waar we zones voor co-housing voorzien en het tevens mogelijk maken om eengezinswoningen te splitsen in meergezinswoningen. Op het platteland kunnen op deze manier kleinschalige woonvormen voor senioren worden gecreëerd.
- Een kwalitatieve verdichting maakt per definitie gebruik van het bestaande erfgoed. De kwalificatie van dorpsgezichten is een goede manier om unieke panden te vrijwaren. Dat laatste wordt een bijzonder uitgangspunt voor het nieuwe schepencollege, dat indien nodig echter ook zelf beschermingsdossier zal opstarten.
- Het opleggen van stedenbouwkundige voorwaarden aan projectontwikkelaars kan worden gebruikt voor duurzame doelen. Voorbeeld: de ontwikkeling van een parkzone, in ruil voor bouwen met een hogere dichtheid.
- We ontwikkelen een duidelijke visie op de verkoop van gemeente- en OCMW-eigendom, en leggen bij zulke verkoop duurzame voorwaarden op.
- Het verduurzamen van de dienstvoertuigen is een prioritair punt op onze duurzaamheidsagenda. Dat is een logische stap, aangezien voertuigen verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van de globale CO₂-uitstoot en de uitstoot van heel wat andere schadelijke stoffen. Zo zullen de stadsdiensten er steeds voor kiezen om het duurzaamheidsprincipe voorop te stellen en duurzame gunningscriteria in de bestekken opnemen. Er wordt bij voorkeur gekozen voor voertuigen en machines die op een duurzame manier aangedreven worden. Elektrische voertuigen en/of voertuigen en tuigen die door waterstof aangedreven worden zullen, voor zover ze op de markt te voorhanden zijn, onze voorkeur wegdragen. Ook LPG- en CNG-aangedreven voertuigen krijgen onze voorkeur op door klassieke brandstoffen aangedreven voertuigen. Tracking devices en aangepaste dispatchingmethodes zullen ertoe bijdragen dat de voertuigen optimaal ingezet worden. We zullen ook steeds een behoeftebepaling houden en nagaan of een aankoop en/of een vervanging echt noodzakelijk is. Leasing- en sharingformules worden mee opgenomen tijdens de behoeftebepalingsprocedure. We zullen met de aangrenzende gemeenten bekijken of het gebruik van de wagenparken niet kan geoptimaliseerd worden. Dit kan o.a. door voor gedeeld gebruik te kiezen vooraleer tot een aankoop over te gaan. De stad Geel zal zich ook beschikbaar stellen als een omgeving waarin autonoom, en dus zelfstandig rijdende voertuigen kunnen getest worden. De doelstelling is om 100% duurzaam aan te kopen tegen 2020.

5. Groen in de stad

- Met het domein Kievermont (stads- en speelbos) als startpunt bouwen we de verschillende parkzones uit tot een volledig stadsrandbos. Landbouwgrond van de stad, het Sociaal Huis of de kerkfabrieken kan ontwikkeld worden als stadsboerderij of worden overgedragen aan duurzame beheersverenigingen (zoals De Landgenoten). In natuurgebied kunnen deze gronden 'ten eeuwigden dage' in beheer gegeven worden, of verkocht worden aan een beheerende vereniging.
- Belangrijke straten die ondermaats voorzien zijn van groenvoorzieningen, krijgen een voorkeursbehandeling (vb. het eerste stuk van de Diestseweg).
- Het stadsbestuur zal creatief omgaan met de bestaande mogelijkheden en subsidies benutten om gronden aan te kopen die omgevormd kunnen worden tot bos (boscompensatiefonds: 60% subsidie), of gebruikt kunnen worden voor creatieve groenprojecten.
- We gaan voor een "blokske rond in elk dorp". Mensen die met de hond, kinderwagen of met hun partner een wandelingetje doen, moeten een parcours kunnen afleggen zonder dat ze op de weg moeten lopen.
- Kleinschalige groen-initiatieven zijn meer dan druppels op een hete plaat:
 - Mini-bossen (zo groot als een tennisveld) zijn goede oplossingen om op een kleine oppervlakte meer biodiversiteit in het stedelijk gebied te realiseren. Ze zorgen bovendien voor een leer- en ontmoetingsplek voor jong en oud in de wijk of het dorp.
 - Groene speelplaatsen geven minder stress, temperen het geluid en zorgen voor minder hitteaccumulatie. Met de scholen wordt hierover overlegd.
 - Inzake stoeptuintjes (één stoeptegel verwijderen om begroeiing te voorzien in stedelijk gebied) zal het stadsbestuur het goede voorbeeld geven.
 - Plantenbakken in het straatbeeld worden zoveel mogelijk vervangen door geïntegreerd groen.

6. Afval

- In de Kempen rijden we met de IOK vooraan in het peloton op het vlak van sorteren. Toch zijn er nog mogelijkheden om de CO₂-uitstoot te verminderen door - in afwachting van een volledig gescheiden plastic-ophaling - de groene zakken weer op te halen en te recyclen. (De droge fractie van het restafval bestaat voor ca. 20 % uit plastic, dat nu verbrand wordt.) Als je geen auto hebt, krijg je die groene zakken trouwens moeilijk naar het containerpark. Voor de ophaling zelf is één huisvuiltoer voor alle fracties (cfr. Lommel) eveneens een CO₂-verlagende maatregel.
- Zwerfvuil vergt een actieve politionele aanpak, maar hangt ook samen met de kwestie van het statiegeld. De Brugpartij

is vóór het invoeren van statiegeld op blikjes en PET-flessen. Sluikstorten is een maatschappelijk probleem dat al begint bij het dumpen van tuinafval, achter de haag of in een bos. De inzet van netheidsverantwoordelijken moet uitgebreid worden.

- Moloc-containers (ondergrondse straat- of wijkgebonden containers, of mini-containerparken waar je eender wanneer je restafval, papier en karton, glas e.a. naartoe kan brengen) zijn een aan te bevelen oplossing.
- Bij evenementen focussen we op duurzaamheid door afval te vermijden (herbruikbare bekers, kraantjeswater voorzien) of door een duurzame mobiliteit aan te bieden (openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, carpool).

7. De korte keten en de deeleconomie

- Er wordt werk gemaakt van betere afzetmogelijkheden voor lokale producenten. We denken hierbij o.a. aan een vaste marktdag die zich specifiek op kleinschalige, duurzame lokale kwekers richt. Hierbij kan een coöperatieve uitbatingsvorm overwogen worden, waarbij het stadsbestuur als promotor optreedt, uiteraard in overleg met de kwekers zelf. Dit nieuwe marktje kan op het marktplein plaatsvinden, maar net zo goed op de heringerichte Havermarkt.
- We proberen de mogelijkheden te scheppen voor leefbare buurtwinkels in de deeldorpen. Hierbij kan een nieuwe insteek met lokale producenten nuttig zijn. Ook een vestigingssubsidie kan helpen.
- De deeleconomie (fietsbib, gereedschapsbib,...) moet worden aangegewengeld. We koppelen dat aan buurtzorgnetwerken.
- We verbeteren de carpoolmogelijkheden (met o.a. carpoolparkings) en stimuleren initiatieven rond autodelen. Dat laatste wordt een standaard-optie bij nieuwe (grotere) bouwprojecten. De parkeerbehoeftenorm kan dan verlaagd worden.
- We bieden meer goed gelegen, gratis parkeerplaatsen aan voor elektrische auto's, inclusief laadpalen.
- Inzake deelauto's speelt het stadsbestuur een organiserende rol. Er wordt bekeken in hoeverre het stedelijk wagenpark hier deel kan van uitmaken.



8. Een leefbare stad

- De voorziene parkzones in het centrum moeten daadwerkelijk als park ontwikkeld worden. De stad legt de 6 parkzones in het centrum van Geel vast in de planning (Stationsstraat, de zone tussen Driehoek en de Larumseweg langs de Westelijke Ring, de zone tussen Poel en de Gladoolstraat, de zone naast de Zuidelijke Ring van de Diestseweg tot aan de Molseweg, de zone tussen de Brukel en de Koning Albertstraat en de zone naast de spoorweg vanaf de Gavra tot aan de Snepstraat. We kopen zoveel mogelijk parkzones aan; om dit mogelijk te maken wordt er een parkfonds aangelegd.
- Parkeerruimte wordt geclusterd, buiten het centrum gebracht en privéparkings worden maximaal benut. Publieke ruimte verkwisten aan parkings moet worden beperkt.
- We streven naar wijkgroen op wandelafstand en een stadsbos op fietsafstand. We maken groene sproeten en linten in druk bevolkte wijken.
- We promoten en ondersteunen burgerinitiatieven die meer groen in de stad brengen (stoeptuintjes, lokale bloemperken, mini parken...)
- De openbare ruimte is toegankelijk voor ouderen en mensen met een handicap. Het is een plaats van ontmoeting, voor alle Gelenaars. De gemeente voert een verstandig handhavingsbeleid inzake foutparkeren, overdreven snelheid en overlast in de publieke ruimte.



HOOFDSTUK 5

EEN AANTREKKELIJK HANDELSCENTRUM



UITGANGSPUNT

De ontwikkeling van een aantrekkelijk handelscentrum gaat voor een stuk hand in hand met het mobiliteitsthema én met duurzaamheid. Een vlot bereikbaar en 'leesbaar' centrum, waar de bezoeker zijn weg vindt zonder ergernis, chaos en gevoelens van onveiligheid in het verkeer, trekt mensen aan en doet hen terugkomen. Zover zijn we nu nog lang niet.

PRINCIPES

De bloei van het handelscentrum heeft lang niet uitsluitend met mobiliteit te maken. Als winkelstad heeft Geel bijvoorbeeld nog een ruime achterstand op Mol, dat qua mobiliteit nochtans vergelijkbaar is. Een aantrekkelijk handelscentrum is levendig, maar niet te druk. Het is modern, maar het eert zijn verleden. En vooral: in een lelijk decor spelen zich zelden mooie stukken af. In Geel-centrum tiert de lelijkheid echter welig. De grote leegte van de Werft begint aan de voet van de historische Sint-Amandstoren. Straten die voor het centrum de functie van slagader hebben – Diestseweg, de Billemontstraat, Le-

bonstraat, ... - hebben sinds de jaren 1980 geen update meer gekregen. Het Sint-Dimnaplein tussen de St.-Dimpnakerk en de site van het Gasthuismuseum is een 'asfalt jungle'... Daar moet dringend werk van worden gemaakt.

Tenslotte spelen ook de horeca- en handelszaken zelf een eersteplansrol in het behagen van de bezoeker en de potentiële klant. De handelaars moeten een andere, nieuwe kijk op het winkelgebeuren aankweken. Zonder een andere commerciële aanpak hebben heel wat Geelse handelszaken geen toekomst.

We stellen vast dat de oplossingen die al jaren worden gehanteerd om de mobiliteit in het centrum te stroomlijnen en tegelijk het handelsweefsel herop te doen leven, onvoldoende hebben gewerkt. Het is tijd voor nieuwe oplossingen! De handelskern moet een gezonde mengeling van winkelen en wonen vertonen. Op mobiliteitsvlak willen we geen kopie van het vorige beleid, maar een goed doordacht plan waarbij de inwoner zijn inspraakrecht kan doen gelden, binnen het kader van de mobiliteitsprincipes waar de Brugpartij voor staat.

In het centrum is het niet alleen het commerciële hart van Geel dat aandacht vraagt, maar ook de slagaders daar naartoe: Elsum, Dr. Van de Perrestraat, de Billemontstraat, Sint-Dimnaplein, Diestseweg, Lebonstraat...

Bij de (her)inrichting van het openbaar domein en de wegenis moeten de bewoners een stem in het kapittel krijgen. We gaan ook hier voor een coproductie met alle betrokkenen.

CONCRETE OPTIES

1. Geel wordt een aangename plek

De belevingswaarde van het stadshart moet dringend opgewaardeerd worden. Naast een verdere ontwikkeling van het binnengebied van de Nieuwstraat, waar nog kansen voor groene dooradering liggen, pleit de Brugpartij voor een gedeeltelijke ontwikkeling van de Werft, te beginnen achter de hoek met de Markt. De parking van de 'kleine Werft', tegenwoordig 'Havermarkt', zal plaats maken voor een groene, autoluwe en op aangename beleving gerichte plek, waar verpozing en ontmoeting mogelijk worden. Een overkapte structuur kan hier zowel een kiosk- als een markthalfunctie vervullen. Met die laatste functie mikken we vooral op een wekelijkse markt, specifiek voor plaatselijke producenten.

De kwaliteitsvolle afwerking van de noordelijke kant van de (kleine) Werft wordt een prioriteit.

2. Een voetgangerszone

De inrichting van een straat en de leefbaarheid ervan moeten in eerste instantie samen met de bewoners bekeken worden, al geldt voor het handelscentrum dat ook de belangen van de andere 'gebruikers' zwaar doorwegen.

Het uitgangspunt dat iedereen vlakbij zijn bestemming moet kunnen parkeren, is nefast gebleken voor de leefbaarheid van het centrum. We zullen bekijken welke winkelstraten als voetgangerszone kunnen ingericht worden. Het handelscentrum van Geel moet voluit op zijn troeven inzetten: het erfgoed, het handelsaanbod, de diverse horecazaken, en de kleinschaligheid en bewandelbaarheid ervan.

3. Houtopslagplaats Leurs wordt pleisterplaats

Er zijn nog vele mogelijkheden om uniek Geels patrimonium in te zetten in de versterking van de attractiviteit van het handelscentrum. In de Nieuwstraat staat de houtopslagplaats van aannemer August Leurs, inmiddels ca. 120 jaar oud, en het bijhorend koetshuis al jaren te verkommeren. Dit is patrimonium met monumentwaarde, dat zich bovendien per-

fect leent om een pleisterplaats te worden in een verlevendigd, bewandelbaar handelscentrum. Wij ijveren ervoor deze site in die zin te ontwikkelen.

4. Aantrekkelijke stations- en halteomgevingen

De herstructurering van de buurt rond het station moet een schoolvoorbeeld worden van co-creatie en moderne stadsontwikkeling. De stad moet faciliteren, zelf de regie op zich nemen en de nodige kennis inhuren of verwerven om projecten als deze ook in de toekomst op een moderne manier aan te pakken.

Wij kiezen voor een autoluw Stationsplein. Bij de herinrichting ervan gaan we voor voldoende nabije parkeerplaatsen voor wagens én fietsen. Nieuwe trage ontsluitingen zorgen voor een vlotte verbinding naar het oostelijke stadsdeel. Een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel die de Heistraat met de Heidebloemstraat linkt, zal het noorden van Geel toegankelijker maken en het ongemak van gesloten overwegen sterk reduceren. Met het oog op de komst van de IJzeren Rijn is dat geen overbodige luxe.

De eventuele ontsluiting naar het centrum moet gericht zijn op de zwakke weggebruiker. Auto's van pendelaars moeten naar de Ring afgeleid worden.

5. Shoppen in Geel wordt weer 'in'.

We moeten de perceptie wegwerken dat Geel-centrum moeilijk bereikbaar zou zijn, dat er onvoldoende parkeermogelijkheden zijn en dat parkeren er duur is.

We ijveren voor het opwaarderen van de handelszone in het centrum. Ten behoeve van deze handelskern blijft het centrum vlot bereikbaar met de auto. Parkeren op wandelafstand blijft hoe dan ook mogelijk. De parkings worden onderling bewegwijzerd, zodat men bij plaatsgebrek niet op de dool hoeft te gaan om een alternatief te vinden.

De winkelstraten moeten aangenaam en fietsvriendelijk ingericht worden met de nodige aandacht voor de shopper die te voet is. De fietser moet zijn stalen ros vlakbij de winkel van bestemming kunnen achterlaten in een aangepaste stalling. Fietsparkeerstroken kunnen hiervoor een goede oplossing bieden, maar handelaars kunnen er ook toe gestimuleerd worden zelf stallingen aan hun winkels te voorzien. Een fietsparking voor de deur van elke winkel trekt klanten aan. Het wild parkeren van fietsen op plaatsen die voor wagens voorzien zijn, moet worden tegengegaan.

De centumparkings moeten goed bereikbaar blijven, waarbij het principe "way in = way out" gehanteerd wordt.

De handelaars kunnen allerlei verkeersluwe acties organiseren zoals een autoloze zondag. Een constante actie, zoals "met de fiets komen = korting" kan een variant zijn van een spaaractie: "kaart vol = aankoopbon Geel Centrum". De stad kan hierbij een duwtje in de rug geven, maar ook een tegemoetkoming in de parkeerkosten kan door de handelaars overwogen worden.

We moeten er vooral voor zorgen dat het winkelaanbod in het centrum opnieuw stijgt, in combinatie met een aangename, kwaliteitsvolle inrichting van het publiek domein. Om grotere winkelketens naar het centrum te krijgen moeten de bouwvoorschriften in de winkelstraten, die nu als een rem ervaren worden, herbekeken worden. Anderzijds moet worden onderzocht of er precies niet méér kansen liggen wanneer er voor een nieuw, kleinschaliger en specifiek winkelaanbod wordt gekozen.

We schrijven een ontwerpwedstrijd onder projectontwikkelaars uit om een winkelcentrum inclusief ondergrondse parking te realiseren op de parking van de Nieuwstraat. Overleg met de handelaars is bij dit alles een absolute noodzaak.

6. Shuttles naar het centrum

Wanneer de saneringsoperaties en de wisselende keuzes van De Lijn de komende jaren de bereikbaarheid van het centrum met het openbaar vervoer reduceren, wordt een stads-shuttle-dienst ingelegd, met CO2-arme voertuigen en een handige app, voor digitaal gestuurde communicatie over aankomst en vertrek. Deze shuttle kan een schakel zijn in een modern mobiliteitsmodel dat gebruik maakt van gecombineerde vervoersmodi (fietsparkings aan bushaltes, autoluwe fietsassen naar het centrum...).

HOOFDSTUK 6

SPORT - CULTUUR - JEUGD

HOOFDSTUK 6.1

SPORT



UITGANGSPUNTEN

Van een goed stedelijk sportbeleid verwachten we in de eerste plaats een faciliterende rol. Dat kan via het verlenen van – bijvoorbeeld – een recht van opstal aan clubs die een grotere behoefte aan accommodatie hebben, maar ook via kleinschalige ingrepen: het ondersteunen van vrijwilligers en het verlenen van logistieke steun.

Het sportbeleid moet uitgaan van een degelijke analyse, waarbij zowel het huidige aanbod als de actuele behoeften van de clubs en de sportende Gelenaar in beeld worden gebracht. Het is niet de bedoeling dat het stadsbestuur de financiële problemen van sportclubs oplost, maar wel dat de clubs alle kansen wordt geboden om zich naar behoren te ontwikkelen.

CONCRETE OPTIES

- De huidige werkvorm, die erin bestaat sportinfrastructuur van scholen buiten de schooluren te benutten, moet zo optimaal mogelijk worden verder gezet.
- De aantrekkelijkheid van de stedelijke sporthal Axion moet worden opgedreven, waarbij de uitbatingsvorm van de kantine een belangrijk element is.
- De integratie van bepaalde doelgroepen (buitenlanders, nieuwkomers, G-sporters...) in de sportclubs moet worden gestimuleerd.
- De Brugpartij is geen voorstander van prestigeprojecten op infrastructuurgebied, al moeten aangetoonde noden beantwoord worden met verantwoorde investeringen.
- Samen met de Sportraad zal worden bekeken of het subsidiereglement niet sterker geïoriënteerd moet worden op de jeugd- of ouderenwerking van een sportclub.
- De toepassing van de vrijetijdspas kan eveneens worden gestimuleerd via het subsidiebeleid.
- Dure prestigeprojecten en -organisaties zijn niet aan de orde.
- Conform het principe van de Fietsbib willen we een 'ruilbank' of een 'bib' voor sportmateriaal stimuleren. Voor jongeren uit kansengroepen kan dit de drempel naar sportbeoefening verlagen.

HOOFDSTUK 6.2

CULTUUR

UITGANGSPUNTEN

Je moet op zoveel mogelijk plaatsen in Geel in contact komen met een cultureel aanbod. De lokale overheid mag bovendien niet de enige instantie zijn die dat aanbod beheert. Integendeel: er moet ruimte zijn voor zoveel mogelijk 'cultuurmakers', in de breedste zin van het woord.

Het cultuurcentrum moet zich enerzijds focussen op een zo divers en kwalitatief hoogstaand mogelijk aanbod, maar moet de ramen en deuren ook open gooien. Nog meer naar de dorpen toegaan, kansen bieden aan jonge, plaatselijke talenten, samenwerken met lokale cultuurmakers... Het cultureel hart van Geel én de regio worden, kortom.

Tegelijk moet het Geels cultureel erfgoed meer aandacht krijgen. Waardevolle gebouwen moeten we meer gebruiken, beschermen en in goede staat doorgeven aan wie na ons komt. Ook immaterieel erfgoed is cultuurbezit: de taal, de feesten en de verhalen waarin de ware geest van Geel zich met een glimlach toont, moeten worden gekoesterd. Ook onze trage wegen zijn een deel van hetzelfde cultureel-historisch patrimonium.

CONCRETE OPTIES

- Cultuurcentrum de Werft moet upgraden naar een cultuurhart voor de regio, te beginnen met de dorpen rond het centrum.
- Naast een cultuurcoördinator is er nood aan een coördinator voor vrijwilligerswerk in de cultuursector.
- Het huidige subsidiesysteem moet geëvalueerd worden. Het lidmaatschap van de Cultuurraad mag niet langer een strikte voorwaarde zijn voor het ontvangen van (cultuur)subsidies. Nieuwe verenigingen, voor wie het niet evident is bij de Cultuurraad aan te sluiten, moeten eveneens ondersteund worden.
- De Cultuurraad moet een instrument zijn voor beleidsontwikkeling en participatie van het culturele veld garanderen. Er zal worden gemeten in hoeverre dat nu het geval is.
- Eigen organisaties en plaatselijke verenigingen die zijn opgebouwd uit of rond het DNA van Geel blijven we ondersteunen.
- Het gebruik van de Vrijtijdspas moet worden gestimuleerd.
- We bekijken de mogelijkheid tot het ontwikkelen van nieuwe 'culturele site' waarvan het cultuurcentrum, de bibliotheek, het archief, de Waai en eventueel ook de bioscoop zijn opgenomen.
- De muren tussen stedelijke instanties die zich met cultuur bezig houden, moeten worden gesloopt.

HOOFDSTUK 6.3 JEUGD

UITGANGSPUNTEN

Een actief stedelijk jeugdbeleid houdt zich zowel bezig met het runnen en ontplooien van een eigentijds jeugdhuis als met een veilige mobiliteit in en rond jeugdlokalen. Het is een bijzonder breed beleid, dat bovendien geïntegreerd moet worden in andere beleidslijnen (duurzaamheid, cultuur, vrijwilligersbeleid, onderwijs, dorpenbeleid...). De jeugd moet in elk geval alle ontplooiingskansen krijgen én nauw bij het beleid betrokken worden. Participatie is ook hier essentieel, en een betuttelende houding is uit den boze. Wat goed is, behouden: de Jeugd-awards bijvoorbeeld: een prachtig evenement, waarin onze jeugd op elk vlak kan tonen wat ze waard is.

CONCRETE OPTIES

- Voor de doelgroep 12-15 jarigen moet een aangepast aanbod worden gevonden. Ook de groep 14-18 heeft behoefte aan een fuifaanbod, bijvoorbeeld met Nieuwjaar.
- Er moet een degelijke oplossing komen voor de huisvesting van Akabe De Pioen!
- De Waai trekt nu de 'klassieke' grote fuiven naar zich toe. Er is geen betaalbare ruimte meer voor kleinere, experimentele initiatieven. De moet worden gezocht.
- Er is een grotere investering wenselijk in de uitleenbare materialen, waarvan vele jeugdbewegingen gebruik maken.
- De bestaande faciliteiten voor jeugdverenigingen moeten bekeken worden. Er kan eventueel optimaler gebruik gemaakt worden van bepaalde lokalen.
- Op Sint-Dimpna is de lokalennood een aparte bekommernis.
- We gaan mee in de Geelse ambitie om een kindvriendelijke stad te worden. Participatie is daar een essentieel element van.
- De werking van de Jeugdraad wordt geëvalueerd en ook de kindergemeenteraad wordt doorgelicht. We willen die een openbaar karakter geven en effectieve bevoegdheden aflijnen, zonder er een politiek speeltje van te maken.
- De bestaande van het jeugdcentrum (1/2 kracht) wordt geëvalueerd. Het is wenselijk dat dit wordt opgetrokken.