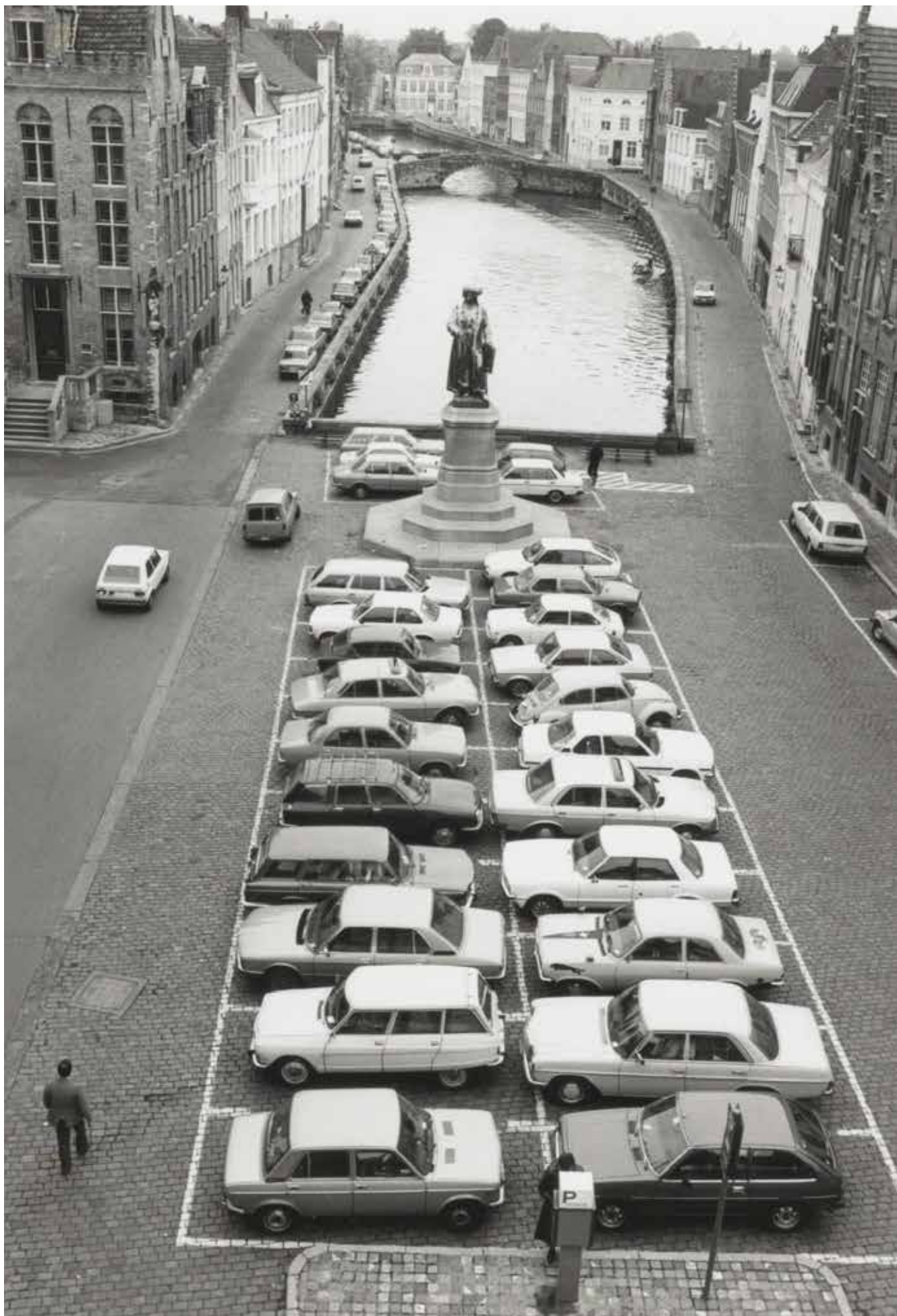




**50 JAAR  
MOBILITEITSBELEID  
IN BRUGGE**







# INHOUDSOPGAVE

|                                                                               |           |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Voorwoord door burgemeester Dirk De fauw</b>                               | <b>2</b>  |
| <b>Leeswijzer</b>                                                             | <b>4</b>  |
| <b>Lexicon</b>                                                                | <b>5</b>  |
| <b>Onderzoeksoptzet: preparing for the future, learning from the past</b>     | <b>6</b>  |
| 1. Er was eens ... Brugge                                                     | 6         |
| 2. Er was eens ... de (i)mobiele stad                                         | 7         |
| 3. Er was eens ... een onderzoeksvraag                                        | 7         |
| <b>1 Een stadsbrede terugblik op mobiliteitsplanning</b>                      | <b>8</b>  |
| 1.1 Begin jaren 1970, van de nood een deugd maken (?)                         | 8         |
| 1.2 Het Structuurplan (1972), een mijlpaal in woord én daad                   | 9         |
| 1.3 Grenzen aan het "overgangsmode" (?) (eind jaren 1980)                     | 11        |
| 1.4 Verkeersleefbaarheidsplan (1990)                                          | 13        |
| 1.5 Actieplan 'Hart van Brugge' (1992)                                        | 13        |
| 1.6 Mobiliteitsplanning (1996 – heden)                                        | 15        |
| 1.7 Tussentijdse conclusie: weg van de auto (?)                               | 16        |
| <b>2 Een thematische evaluatie - het ABC van het Brugse mobiliteitsbeleid</b> | <b>19</b> |
| 2.1 Auto                                                                      | 19        |
| 2.2 Bussen                                                                    | 22        |
| 2.3 Circulatie                                                                | 27        |
| 2.4 Erfgoed                                                                   | 30        |
| 2.5 Fiets                                                                     | 31        |
| 2.6 Kanalen en bruggen                                                        | 36        |
| 2.7 Inspraak / Informatie                                                     | 37        |
| 2.8 Organisatie                                                               | 45        |
| 2.9 Parkeren                                                                  | 47        |
| 2.10 Ring(en) rond Brugge                                                     | 51        |
| 2.11 Ruimtelijke ordening en -planning                                        | 56        |
| 2.12 Straten en pleinen                                                       | 59        |
| 2.13 Toerisme                                                                 | 62        |
| 2.14 Trein                                                                    | 63        |
| 2.15 Verkeersveiligheid                                                       | 64        |
| 2.16 Wetgeving – snelheid                                                     | 68        |
| 2.17 't Zand                                                                  | 70        |
| <b>3 Een stadsbrede evaluatie</b>                                             | <b>73</b> |
| 3.1 Op maat van de mens (doelstelling)                                        | 73        |
| 3.2 Op maat van de stad (vertretpunt)                                         | 74        |
| 3.3 De maat van de straat (middel)                                            | 76        |
| 3.4 Mobiliteitsbeleid als middel (en geen doel)                               | 78        |
| 3.5 Structuurplanning (als instrument)                                        | 79        |
| 3.6 Synthese: het concept 'city-friendly mobility'                            | 82        |
| 3.7 Een procesmatig intermezzo: triggers voor een transitie                   | 82        |
| <b>Slotwoord</b>                                                              | <b>87</b> |
| <b>Bijlage 1: bibliografie</b>                                                | <b>88</b> |
| <b>Archieven en collecties</b>                                                | <b>88</b> |
| <b>Publicaties</b>                                                            | <b>88</b> |
| <b>Websites</b>                                                               | <b>90</b> |
| <b>Correspondentie – Dankwoord</b>                                            | <b>90</b> |





# BESTE,

Voor u ligt een publicatie over de geschiedenis van Brugge. Het kan u misschien verbazen. Kan al niet een bibliotheek gevuld worden met de geschiedenis van Brugge? Wat is de meerwaarde van nog een publicatie? Is het verhaal nog niet geschreven? De publicatie die voor u ligt bewijst echter dat geschiedenis geen afgesloten hoofdstuk is, dat de tijd niet stilstaat in Brugge. Zeker ook niet op vlak van mobiliteit en verkeer.

Misschien is het goed om eerst even te struinen door de publicatie en een blik te werpen op de historische foto's die vertellen hoe Brugge ooit was. In nog geen 50 jaar kende de stad een ongelooflijke metamorfose. Van een stad op maat van de auto werd koers gezet naar een stad op maat van mensen. Het is een verhaal dat we vandaag nog steeds schrijven. Volgend jaar breiden we onze voetgangerszone verder uit met de heraanleg van de Katelijnestraat. En aan het einde van dat jaar krijgen we een nieuw busplan. Maar ook buiten onze historische binnenstad zetten we stappen: zones 30 werden uitgerold, gevaarlijke punten aangepakt, nieuwe veilige fietsroutes aangelegd ...

Maar nog meer dan deze projecten, is ons verhaal een verhaal van mensen. Voor mij is deze publicatie zo ook persoonlijk een 'trip down memory lane'. Ik denk graag terug aan hoe ik mee op de barricaden stond voor een leefbaar Sint-Michiels, met ondermeer een strijd – met succes – tegen een expresweg-profiel voor de Koning Albert I-laan. Hoe ik later als schepen van openbare werken mee het verhaal van een parkeervrije Markt mocht schrijven. En hoe ik nu, als burgemeester en ook bevoegd voor mobiliteit in onze stad, elke dag met nieuwe uitdagingen geconfronteerd wordt.

De meerwaarde van de publicatie ligt misschien wel in het feit dat ze in- en uitzoomt op het verleden, maar ook op het heden en de toekomst. We doen dit wellicht te weinig. Het risico van de spreekwoordelijke waan van de dag loert om de hoek. Een helder kompas is daarbij geen overbodige luxe. En zoals u zal zien, maken vele kleine stappen uiteindelijk een wereld – of moet ik zeggen een stad – van verschil.

Brugge is met haar rijke traditie, ook in de mobiliteitsplanning, trots op haar verleden. We kijken vanuit het heden dan ook met vertrouwen naar de toekomst.

Ik eindig met een woord van appreciatie én dank voor de auteur Bart Slabbinck, sinds begin 2018 aan de slag bij onze stad als mobiliteitsdeskundige. Wie deze publicatie leest, zal beamen dat we terecht trots mogen zijn met zo'n deskundige en geëngageerde stadsmedewerkers.

Dirk De fauw  
Burgemeester



# BESTE LEZER,

Dit werkstuk kent een dubbele aanleiding. In de eerste plaats diende ik dit werkstuk in als thesis in het kader van de graduaatsopleiding 'verkeerskunde en mobiliteit' aan de hogeschool Vives, waar ik kon rekenen op de steun van begeleiders dhr. Koen Vandenberghen en dhr. Eddy Klynen.

Inspiratie voor deze thesis vond ik in een actie uit het Europese Horizon 2020-project Handshake. In dit project werkt Brugge samen met andere Europese fietssteden om expertise over een succesvol fietsbeleid uit te wisselen. Bij de opmaak van een State of Affairs (najaar 2018) blikte ik terug op het gevoerde beleid en ontdekte dat Brugge al een grote traditie had inzake mobiliteitsplanning. Tegelijkertijd werd echter duidelijk dat, in tegenstelling tot partnersteden als Kopenhagen en Amsterdam, dit beleid amper gedocumenteerd was. Ik klopte daarom aan bij dhr. Jan Bonheure, founding father van de opleiding én Bruggeling in hart en nieren. Hij stemde meteen in met het idee om een reconstructie te maken van het Brugse mobiliteitsbeleid (dus ruimer dan het fietsbeleid).

Met dit werkstuk blik ik een halve eeuw terug in tijd. Een halve eeuw is niet toevallig gekozen. In 1972 werd immers het Structuurplan gepresenteerd. Het introduceerde een nieuwe kijk op de stad en het verkeer in de stad. Brugge brak met een autogestuurd verkeersbeleid. Het Structuurplan vormt dan ook de ideale kapstok voor de opbouw van dit werkstuk:

- ter geleide doe ik het onderzoeksopzet uit de doeken;
- in hoofdstuk 1 maak ik een reconstructie (op hoofdlijnen) van de Brugse mobiliteitsplanning;
- in hoofdstuk 2 doe ik het zelfde voor de diverse mobiliteitsthema's, incl. het gevoerde fietsbeleid;
- in hoofdstuk 3 volgt een projectmatige evaluatie. Hierbij reflecteer ik vanuit het concept 'city-friendly mobility' dat in de State of Affairs als vlag werd gebruikt om het Brugse beleid te kenmerken. Daaraan koppel ik ook een procesmatige evaluatie en sta ik stil bij de triggers die een nieuw mobiliteitsdenken in 1972 en later initieerden.

Tot slot nog een leestip. Dit werkstuk staat bol van citaten. Deze kunnen vaak anekdotisch lijken, maar zijn zeer bewust gekozen als illustratie van de tijdsgeest. Een herformulering zou in de meeste gevallen een verlies van deze Zeitgeist betekenen. Ook hier wilde ik vermijden dat ik (of u als lezer) in de val trap(t) als zou mobiliteit of verkeer slechts een technische discipline zijn. Dit is foutief. Zoals Weber (2010) stelt in de publicatie 'De blijde intrede van de automobiel in België', is het verhaal van het verkeer (en aldus ook van mobiliteitsplanning) een sociale geschiedenis. Een verhaal van mensen. Hoe zij het verkeer beleefden en hoe dat hun (en onze) levens en de maatschappelijke ordening in het algemeen heeft veranderd.

Tot slot wil ik allen (binnen de opleiding, binnen het Handshake-project, binnen het stadsbestuur, binnen de context van dit werkstuk) bedanken voor een inspirerende samenwerking. Ik wens u een inspirerende ontdekkingstocht doorheen het Brugge van gisteren, vandaag en morgen.

Plus est en vous,  
Bart Slabbinck



# LEXICON

- **Brugse ei:** de historisch Brugse binnenstad, gesitueerd binnen de ringvaart en de Vesten
- **Gouden Driehoek:** het toeristisch kerngebied in de binnenstad, gesitueerd tussen 't Zand – Markt – Begijnhof / Minnewater
- **Reien:** de voor de Brugse binnenstad karakteristieke waterlopen, de naam verwijst naar de rivier de Reie aan wiens boorden de stad groeide en bloeide, de stad wordt daarom ook wel eens het Venetië van het Noorden genoemd
- **STOP-principe:** een principe die stelt dat in een duurzaam mobiliteitsbeleid eerst de kaart van de voetgangers (stappers), vervolgens die van fietsers (trappers) en openbaar persoon en tot slot personenwagens getrokken moet worden
- **Vesten:** de historische stadsvestingen die eind 19e eeuw een groene invulling kregen
- **AWV:** Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse overheid)
- **BEV:** Beperkt Eenrichtingsverkeer, waar fietsers ook in tegenrichting mogen rijden
- **BIVV:** Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (thans Vias Institute)
- **BPA:** Bijzonder Plan voor Aanleg
- **MOW:** Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Vlaamse overheid)
- **NMVB:** Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen (thans De Lijn)
- **NMBS:** Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- **OVG:** Onderzoek VerplaatsingsGedrag



# ONDERZOEKSOPZET: PREPARING FOR THE FUTURE, LEARNING FROM THE PAST

## 1. Er was eens ... Brugge

10

Gegroeid uit water en stenen, maakten gilden en ambachten, kooplieden en adel én de Brugse mensen van hun stad één van de mooiste van Europa. De haven en de reien bepaalden de stad. Het ritme van het leven was een weerspiegeling van de golven in het water.

Caestecker & Keppler, 1983, Brugge: straten en pleinen

Schrijven over de geschiedenis van Brugge is willens nillens schrijven over een geschiedenis van de mobiliteit. Zoals in andere Europese steden drukten vervoersmodi hun stempel op het stedelijk weefsel. Ook in Brugge wiens wel-vaart letterlijk te nemen was.

Schrijven over de geschiedenis van de mobiliteit is willens schrijven over een geschiedenis van verandering. Zelfs in Brugge stond de tijd nooit helemaal stil. Grotere schepen gaven in de 18e eeuw zo aanleiding tot het graven van de Coupure.

En toch, het verhaal van mobiliteit was tot dan lokaal. Meer zelfs, het concept 'mobiliteit' was an sich geen issue of kon tot in de 19e eeuw verengd worden tot vrachttransport, wat zich ook op de internationale schaal afspeelde. Mobiliteit voor Jan met de pet was een lokaal verhaalm. Te voet of met de kar. De factoren 'afstand' en 'snelheid' waren niet van tel. Een stadskwartier betekende dat iedereen op een kwartier loopafstand van de Markt woonde, waar de klokken van het Belfort verzamelen konden blazen.

De uitvinding van de verbrandingsmotor veranderde de beleving van tijd- en ruimte. Treinen maakten hun opgang. Even later gevolgd door de tram. In België ontstond een model waarbij grote spoorwegen overliepen in kleinere vertakkingen, de buurtspoorwegen. Het model betekende een hefboom voor het goederen- en personenvervoer. Producten van de landbouw en de industrie konden snel en goedkoop over grotere afstanden getransporteerd worden. Werkkrachten konden snel en goedkoop naar de steden en de industrie centra gebracht worden. Deze nieuwe transportmiddelen leidden tot de start van het uitwaaien van steden als Brugge.

Maar ook de stad zelf veranderde. Aan 't Zand werd het gekabbel van de reien naar de achtergrond verdrongen door het gesis van de stoomtrein. In de smalle Brugse straten deed de tram haar intrede. Het plein voor de Schouwburg werd een verkeersruimte.



De grootste verandering diende zich dan echter nog aan te bieden: de auto. De straat, eens een sociaal forum, zou transformeren tot een weg, een verkeersruimte.

In de twintigste eeuw kwam een nieuwe afgod ten tonele, de auto. Het stadsbeeld moest zich opnieuw aanpassen: de straten werden verbreed en geasfalteerd. Brugge kreeg een echte ring, de pleinen werden gedegradeerd tot parkeerreservoirs. Gevolg van dit alles? De voetganger werd van langsom meer weggedrumd. Het leven in de stad werd minder aangenaam.

Vlaams Weekblad (03/06/1982) n.a.v. boekvoorstelling "Brugge, straten en pleinen"

Een mobiliteitsbeleid drong zich begin jaren 1950 op. Of beter een verkeersbeleid, dat slaafs Koning Auto leek te volgen. Zelfs de eerste circulatie- en (anti)parkeermaatregelen waren niet bedoeld om het autoverkeer te fruniken. Integendeel, ze hadden als doelstelling het doorstromen van de auto's te optimaliseren. Als waren de straten een hydraulisch systeem waar een loodgieter aan kon sleutelen. In 1965 zette de gemeenteraad zelfs het licht op groen om de Coupure te dempen "om aldaar een ruime laan met toegangsweg en geschikte parkeergelegenheid aan te leggen". Een nieuwe brug over de ringvaart zou bovendien de flessenhals aan de Gentpoort oplossen.

Ingrijpende maatregelen voor de oplossing van het groeiend verkeer werden tot nu toe in Brugge niet genomen. [...] Toen het probleem ineens scherper door de bewoners en door de automobilisten gevoeld werd, dacht men het probleem te kunnen oplossen door enkel aan het symptoom te werken: de voetpaden te verminderen, op de Markt de aanleg van eigenaardige betonafboordstenen, [...] om toch maar de verkeersvloed te laten rijden, en dan liefst door het centrum. De op het eerste gezicht simplistische vragen: "van waar komt het verkeer?" "naar waar gaat het verkeer?" werden blijkbaar nooit gesteld.

Brugge, 1974, jr 10 nr 39

## 2. Er was eens ... de (i)mobiele stad

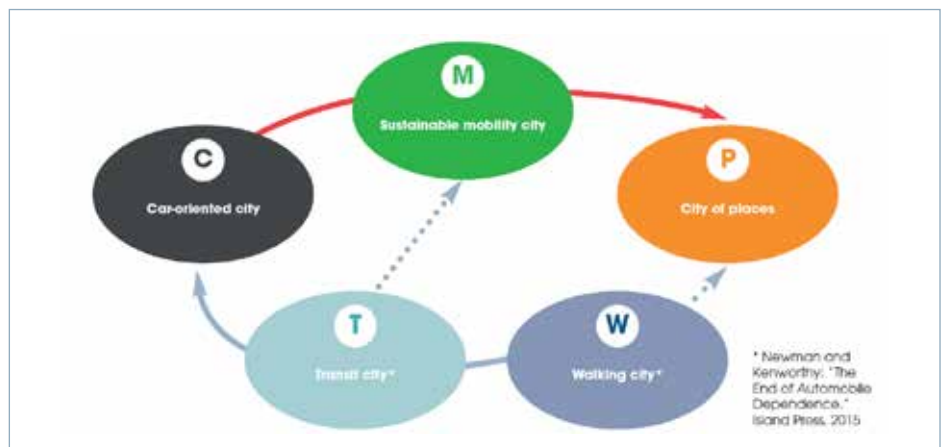
De vraag stelde zich begin jaren 1970 welke keuzes het Brugse stadsbestuur zou maken. Zou het de weg van tal van Europese steden volgen? Waarbij ringwegen de auto tot in het hart van de historische binnenstad bracht? Waarbij waterlopen als de Coupure effectief overweld werden ten voordele van parkeerplaatsen? Of was een andere oplossing mogelijk?

Het stadsbestuur van Brugge was en is niet de enige bestuursploeg die worstelde met deze beleidskeuzes, zo leert het Europese project Create. Onder het motto 'Preparing for the Future, Learning from the Past' zoomde prof. Jones (University College Londen) in op het mobiliteitsbeleid in tien steden. En daarbij stootte hij op een rode draad. Steden ontwikkelden zich initieel op maat van de voetgangers (en transport met dieren). Trein en tram transformeerden vervolgens de 'walking city' in een 'transit city'. De intrede van de auto gaf dan weer, zo leert het onderzoek, ontstaan aan de 'car-oriented city'. Maar zoals Brugge in de jaren 1950 en 1960 ondervond, bleek dat meer plaats voor de auto een zekere zelfvullende propheet inhiel, met als gevolg de komst van meer auto's en alzo ook nieuwe vragen naar auto-infrastructuur. Of hoe een vicieuze cirkel dreigde te ontstaan.

**Adding car lanes to deal with traffic congestion is like loosening your belt to cure obesity.**

Lewis Mumford, 1955, *The Roaring Traffic's Boom*

Het onderzoek wees echter ook uit dat een andere koers kan ingeslagen worden. Een koers richting andere, duurzame transportmodi ('sustainable mobility city'). Een koers zelfs richting een eerherstel van pleinen en straten op maat van mensen ('city of places'). Al leert het Create-onderzoek dat geschiedenis nooit rechtlijnig is. Een stad als Kopenhagen maakte zo al in de jaren 1970 furore door het autovrij maken van pleinen en winkelstraten.



### 3. Er was eens ... een onderzoeksvraag

Voorliggend onderzoek vertrekt vanuit de onderzoeksvraag “Welke evolutie maakte het mobiliteitsbeleid in Brugge sinds de jaren 1970?”. En hieruit afgeleid de vragen “In welke fase van het CREATE-ramwerk kan het Brugse beleid gesitueerd worden?”, “Welke invulling gaf Brugge aan het concept ‘city of places’?”, “Welk verhaal schreef Brugge?”, “Welke succesfactoren (procesmatig – do and don’ts) zijn te identificeren?”.

Maar er is meer. Want wat kan een dergelijke reconstructie ons leren over het heden én de toekomst en – bovenal hoe kan het verleden inspirerend werken voor het heden én de toekomst? In concreto pendelt dit werkstuk daarom tussen theorie (met bv. frameworks als CREATE) en praktijk (Brugge). Tussen diverse ruimtelijke schalen. Tussen verleden, heden en toekomst.

Omwille van het beperkte tijdsbestek en de afwezigheid van een soortgelijke oefening in andere (Vlaamse) steden, betreft de terugblik vooral een reconstructie en minder een evaluatie (bv. via een benchmark). Dit zou nochtans een grote meerwaarde kunnen zijn. Echter laat dit gebrek een reden zijn om dit onderzoek ook in andere steden te herhalen en ‘historisch onderzoek’ als onderzoeksmethode te gebruiken in mobiliteitsonderzoek. Zei Winston Churchill immers niet: “Those who fail to learn from history are condemned to repeat it”?





# EEN STADSBREDE TERUGBLIK OP MOBILITEITS- PLANNING

14

Dit hoofdstuk maakt een reconstructie van het gevoerde mobiliteitsbeleid. Het is een verhaal op hoofdlijnen, met focus op de grote plan en beleidsprocessen. In het volgende hoofdstuk wordt dieper ingezoomd op specifieke thema's als fiets- en parkeerbeleid.

## 1.1

### Begin jaren 1970, van de nood een deugd maken (?)

Geen golden sixties voor Brugge of toch niet voor het historische stadscentrum. Gedreven door het ideaal van 'huisje-tuintje-boompje' keerden burgers de stad de rug toe en nestelden zich in de nieuwe aangelegde wijken buiten de Vesten. De stad stroomde leeg. Eén op acht huizen stond leeg. Verkrotting zette zich sterk door. Het ontbreken van een industrie gaf weinig perspectief. Erfgoedzorg was in deze context dan ook een minste bekommernis. Het resultaat? Monumenten als de romaanse ruïnes op de burg, het 18e eeuwse havenkwartier, de Smedenkapel en de Hemelsdalekapel mochten onder de sloophamer. Voeg hierbij ook nog een (nakend) verkeersinfarct en het Brugse beleid leek uitgeteld in de touwen te hangen.

De nacht bleek het donkerst juist voordat de zon op zou komen. In de jaren 1970 zou het Brugse beleid een nieuw elan vinden. Voor de ontwikkeling van een nieuw (verkeers)beleid bleken volgende factoren doorslaggevend:

- de fusie tot Groot-Brugge  
Op 1 januari 1971 fusioneert Brugge (dat dan al Noordwaarts was uitgebreid met o.m. Zeebrugge, Koolkerke en Sint-Pieters) met Assebroek, Dudzele, Lissewege, Sint-Andries, Sint-Kruis en Sint-Michiels. Brugge werd de 5e grootste stad van het land. De oppervlakte verviervoudigde, terwijl de bevolking meer dan verdubbelde. De fusie initieerde een nieuw denken over de taak van een stadsbestuur.

Toen ik [ Frank Van Acker, nvda ] het plan voor Groot-Brugge voorstelde, had ik twee grote motiveringen: een economische en een sociale. De economische had betrekking op Zeebrugge. Hoe kan je in godsnaam een wereldhaven met internationale allure uitbouwen die aanleunt tegen een stadje met amper 50.000 inwoners? Stel je voor dat je zonder Groot-Brugge we werk zouden moeten maken van de ontsluiting van de haven en de verkeersaders daarheen. [...] Daarnaast was er nog de sociale motivering. [...] De bestaande gemeentegrenzen waren voorbijgestreefd en remmende barrières geworden ten opzichte van de maatschappelijke evolutie.  
Brugsch Handelsblad, 1989

- **een maatschappelijk réveil, in bijzonder inzake erfgoed**

In 1965 wordt de Stichting Marcus Gerards opgericht. De stichting wil de teloorgang van het historisch patrimonium aan de kaak stellen. Met succes, want Brugge krijgt voor het eerst een schepen voor stadsvernieuwing (niet toevallig de founding father van de Stichting) en een Dienst voor Monumentenzorg en Stadsvernieuwing. Het licht werd op groen gezet voor een Structuurplan (zie verder) dat een nieuw denken over de stad, inclusief een nieuw verkeersmodel, introduceert.

- **een maatschappelijk réveil (bis), Koning Auto valt van de troon**

Het naoorlogse geloof in de vooruitgang krijgt ook een flinke knauw door het verkeersinfarct dat een stad als Brugge – en haar historische binnenstad in bijzonder – treft. Straten werden verkeersassen. Pleinen werden parkings. Voetpaden krompen tot een minimum. Eerste (circulatie- en parkeer) maatregelen brachten weinig zoden aan de dijk. Nieuwe verkeersinzichten en -modellen zoals dat van Buchanan (1963) tonen een alternatieve weg (zie verder).

Wij vervangen onze straten door wegen [...]

Eigenlijk delen onze wegen wel mee wat er in onze maatschappij gaande is, namelijk:

- o Haast, snelheid, afleggen van afstand
- o Afstand maken en afstand scheppen
- o Negatie van rust, ontmoeting van mensen, spelen van kinderen, ...
- o Het wonen – de huizen dus – moeten wijken, moeten zich opstellen naar de eisen van het verkeer
- Wonen of Wijken?, 1978, Tanghe et al

- een maatschappelijk réveil (tris), over Lastige Bruggelingen en andere wakkere burgers  
De kritiek van de Stichting Marcus Gerards komt niet uit de lucht te vallen. De keerzijde van de vooruitgang wordt wereldwijd duidelijk: de Unesco vraagt met het Charter van Venetië (1964) aandacht voor de historische monumenten, de Club van Rome (1968) trekt aan de alarmbel over de planeet, nieuwe maatschappijbeelden ontkiemen ... Ook in Brugge, waar Cactus '68 wordt opgericht en waar de stadskrant de Lastige Bruggeling vanaf 1974 de lokale politiek door de mangel haalt en o.m. de belangenvermenging van burgemeester Van Maele in het dossier van rijksweg 95 (de latere Expresweg N3) aanhaalt. Hij zou dit – dixit de stadskrant – gedaan hebben om bevriende projectontwikkelaars van dienst te zijn.

De voltallige CVP-ploeg die deze stad stevig in handen houdt en de zaken 'ip z'n Brugsch' aanpakt. Een absolute meerderheid, geen vorm van inspraak,

geen kritiek ook: De Leiders weten wat hun volk nodig heeft.

De Lastige Bruggeling, 1982, jr 7, nr 9 & 10

- **de voltooiing van de ring**

Tot in de jaren 1960 leidden alle steenwegen en in hun verlengde alle poortstraten per definitie naar de Markt. Deze straten waren qua profiel geenszins voorzien op een toevloed aan auto's. Een ringweg nadert eind jaren 1960 de voltooiing en introduceert een nieuw verkeerssysteem. Een systeem dat het verkeer langsheen het historische centrum zou kunnen leiden. Maar er was meer. Door de nakende voltooiing van deze R30 zouden ook de rijkswegen in de binnenstad overgedragen worden aan het stadsbestuur. Een overdracht 'in goede staat' ... wat een heraanleg voor overdracht betekende. Voeg hierbij de sanering van de Reien met de aanleg van een rioolstelsel en het merendeel van de straten in de Brugse binnenstad moest onder handen genomen worden.

**Zonder deze voltooiing kon er geen ernstig werk in de binnenstad gedaan worden: alwie van St.Kruis of Assebroek naar Sint.Michiels, St.Andries en verder wilde, en vice versa, moest noodgedwongen door de binnenstad. Zolang deze hypotheek niet gelicht was, kon geen ernstig werk aangepakt worden.**

(dan) gemeenteraadslid Van Den Abeele, 1977, uiteenzetting in de gemeenteraad

Begin jaren 1970 dient zich kortom een 'window of opportunity' aan. De verzilvering van deze buitenkans kan toegeschreven worden aan een coalitie van spreekwoordelijke 'muscles & brains'. De kracht van politici als een schepen Van den Abeele, ondersteund door o.m. hoofdcommissaris De Bree. En dit in combinatie met de visie van deskundigen als o.m. de Leuvense professor Lemaire (mede-oprichter van de International Council of Monuments and Sites) en de architect Jan Tanghe (die met zijn Groep Planning, gesticht in 1966, een hofleverancier zou worden voor het Brugse mobiliteitsbeleid). Samen zetten ze een visie uit (Structuurplan, 1972) die vervolgens – en tot op vandaag – haar stempel zou drukken op het beleid.

## 1.2

# Het Structuurplan (1972), een mijlpaal in woord én daad

Het Structuurplan (1972) introduceert een nieuwe visie op de historische binnenstad. Het plan vertrekt vanuit drie doelstellingen. Ten eerste dient de woonfunctie in de binnenstad optimaal te worden uitgebouwd. Ten tweede dient het karakter van de binnenstad aanzienlijk verbeterd te worden. Ten derde moet het verkeer zich aanpassen aan de stad en niet de stad aan het verkeer.

Het structuurplan was de eerste aanzet om het verkeer in de historische stad, om de samenhang tussen verkeer, stedelijke ruimte en activiteiten te onderzoeken en modellen of beter een toetsingskader te ontwikkelen waaraan de verkeersplanning voor de Brugse binnenstad moest beantwoorden.

Keppeler, 1987, Verkeersplanning voor de Brugse Binnenstad

Het Structuurplan introduceert ook een verkeersmodel voor Brugge. De spreekwoordelijke mosterd haalde men bij het befaamde Buchanan-rapport 'Traffic in Towns' (1963). De auto wordt terug een middel en geen doel. Hét doel is een leefbare stad. Een doelstelling van het verkeersbeleid moet dan ook zijn – zo bepleit de Schotse stadsplanner Colin Buchanan – om doorgaand- en bestemmingsverkeer te scheiden. Dit pleidooi voor een wegcategorisering-avant-la-lettre vertalen historische steden best in een centrale verkeersbarrière, die doorgaand verkeer een halt toeroept. Of hoe het idee van circulatielussen het licht ziet.

**The motor vehicle is here to stay ... [it] will demand an almost heroic act of self-discipline from the public. It is not only road safety that is involved, but everything to do with sane and civilized use of motor vehicles.**

Buchanan, 1963, Traffic in Towns

Het studiewerk drukt het stadsbestuur met de neus op de feiten inzake parkeren. Bij een ongewijzigd beleid ('verzadigingsmodel') zou – zo werd berekend – de verwachte groei van het aantal wagens resulteren in een vraag naar zo'n 24.000 parkeerplaatsen, goed voor een oppervlakteclaim van 60 ha. En dit terwijl het Brugse ei 'slechts' 370 ha groot is. Het Structuurplan initieert daarom het idee van een centrifugaal parkeermodel met diverse parkeergordels ('optimaal model'). Vandaag een evidentie, toen revolutionair, komt hierbij ook een pleidooi voor de oprichting van ondergrondse parkeerplaatsen.

Precies daarom is bewust een "verzadigingsmodel"

uitgewerkt om duidelijk aan te tonen welke de gevolgen zullen zijn van een steeds drukker verkeer. Uit deze benadering blijkt duidelijk dat dergelijke harde ingrepen [ naar realisatie parkeervoorzieningen e.d.m., nvda ] de morfologie van de stad ondermijnen. [...] Op termijn zit er alleen heil in een optimaal model waarbij duidelijke beperkingen aan het verkeer worden opgelegd. Structuurplan, 1972

Tussen droom en werkelijkheid staan echter praktische bezwaren. Zo blijkt al snel de tijd voor het 'optimaal model' nog niet rijp. Het Structuurplan introduceert daarom een derde verkeersmodel: het 'overgangsmodel'.

Het verkeersprobleem voor de Brugse binnenstad oplossen met respect voor de structuur ervan kan enkel gebeuren door de toegankelijkheid van de voertuigen naar de stad te beperken. [...] Een definitieve oplossing voor het verkeer van de binnenstad bestaat niet. De oplossing moet flexibel zijn. Enkele algemene principes staan echter vast zoals het halveren van de binnenstad door een verkeersbarrière, het dringend sluiten van de binnenring, de pragmatische toepassing van het centrifugale lussen- en parkeersysteem en het ontwikkelen van een goed openbaar vervoer. Structuurplan, 1972

Dit pleidooi voor een pragmatische vertaalslag viel bij het stadsbestuur niet in dovemansoren. Zelfs na een bestuurswissel in 1978, waarbij burgemeester Frank Van Acker aan de macht kwam, zouden de ideeën van het Structuurplan in de praktijk gebracht worden. Stap voor stap evolueerde het beleid richting een autolower stadscentrum:

- **een centrum dekkend circulatieplan (1978)**

Sinds de jaren 1950 deinden circulatiemaatregelen als een olievlek uit over de historische binnenstad. Terwijl de eerste circulatielus (1951) nog louter gericht was op autobussen rijdend tussen 't Zand en Markt, werden in de jaren 1950 en 1960 al beperkingen gesteld op al het gemotoriseerd verkeer. Een globale visie ontbrak. Jaarlijks volgden wel nieuwe circulatiemaatregelen elkaar in een sneltempo op. Aanvankelijk lag de nadruk op de as 't Zand – Markt, maar de zijstraten volgden al snel. Vervolgens kwamen de poortstraten – en nog later hun zijstraten – in het vizier.

Geïnspireerd door Buchanan's visie, illustratief uitgewerkt op de historische stad Norfolk, introduceerde het Structuurplan het idee van een verkeersbarrière: een voetgangersgebied in de binnenstad. Een idee dat nog te vroeg kwam, zo werd beoordeeld in het circulatieplan in 1978. Het plan initieerde vier circulatielussen in combinatie met een centrale lus rond de Markt en de Schouwburg. Enkelrichtingsverkeer, ook voor fietsers, werd quasi overal in de binnenstad de regel.

Het [...] verkeersplan heeft tot doel de verkeersafwikkeling in de binnenstad te bevorderen. De nieuwe verkeerssituatie zal mogelijkheden bieden om in de toekomst een verantwoord verkeersbeleid te voeren. Niet alleen winkel-wandelstraten maar ook verkeersarme straten en woonerven zullen kunnen gecreëerd worden. Daar waar het mogelijk is wordt onmiddellijk aangevangen met het verbeteren of aanleggen van voetpaden zodat de voetganger, hetzij bewoner hetzij toerist, opnieuw ruimte en veiligheid zal krijgen waarop hij recht heeft. brochure Verkeersplan, 1978

- **herinrichting van pleinen en straten**

De samenhang tussen stad en verkeer die het Structuurplan bepleit, komt het sterkst tot uitdrukking in de visie op 'de straat'. Destijds herleid tot een verkeersruimte in asfalt, krijgt de straat een eerherstel als de vloer van de stad. Het plan maakt van de straat "opnieuw de looplijn van de wandelaar opvangt, de onthaalstoep van de winkel omschrijft, de overgangszone naar bomen en groen omlijnt". Het idee van de straat als een verkeersruimte ruimt baan voor de straat als deel van het stadslandschap. Asfalt maakt plaats voor kasseien. Pleinen als de Burg en het Simon Stevin-plein worden in sneltempo in ere hersteld. Een voetgangersgebied wordt ingericht. Auto's zijn te gast in 'woonerven' en – weliswaar niet juridisch vastgelegd – 'winkelerven' zoals de Smedenstraat. Of hoe de herinrichting van straten en pleinen niet alleen een nieuwe mobiliteitsfilosofie introduceert, maar ook het karakter van de historische binnenstad in ere herstelt. Al dient volledigheidshalve meegedeeld te worden dat dit niet zonder slag of stoot gaat. Wanneer de Sint-Amandsstraat als eerste autovrije straat wandelaars verwelkomt, wordt de politie zo bekogeld met tomaten door een handelaar. Al was dit protest eerder de uitzondering.

- **uitbouw van centrumparkings**

Tot in de jaren 1960 vielen parkeermaatregelen nog te bestempelen als circulatiemaatregelen (om te vermijden dat geparkeerde auto's een flessenhals zouden vormen). Maar in de jaren 1980 ontwikkelt zich een écht parkeerbeleid. De idee dat parkeren gratis en onbeperkt kon, wordt stap per stap verlaten. Eerst door de uitbreiding van de blauwe zone (al geïntroduceerd in 1966), later door de invoering van het betalend parkeren (1978). De focus ligt in het begin op de zone tussen 't Zand en Markt, maar in de jaren 1980 volgt al snel een uitbreiding. In lijn met het 'overgangsmode' krijgt in de jaren 1980 ook de eerste parkeergordel de nodige prioriteit via de realisatie van centrumparkings zoals Biekorf en Zilverpand. Het intunnellen van de R30 ter hoogte van 't Zand bood de kans om een grote ondergrondse parking te realiseren. Op de realisatie

van de buitenste centrifugale parkeergordels in of zelfs buiten de deelgemeentes is het echter nog wachten.

Het resultaat? Het stadscentrum wordt stap voor stap autoluw gemaakt. Brugge groeit uit tot een referentie voor een toekomstgericht stedenbeleid, met respect voor haar verleden.

**En buiten het centrum?** Daar drukt de fameuze baksteen in de maag van de Vlaming haar stempel. De stedelijke rand versteent in sneltempo. Verkavelingen laten de stad uitdeinen. Het beleid is, met dank aan het gewestplan, eerder te bestempelen als een laissez-faire, wat in de praktijk neerkomt op het primaat van de auto. Ook het Structuurplan blijft stil over de deelgemeentes, op een – weinig innovatieve – reflectie rond een stadsregionaal perspectief na. Integendeel, de visie uit de gewestplannen wordt zelfs bevestigd. In verkeersplanologisch perspectief onderschrijft het Structuurplan – andermaal geïnspireerd door Buchanans pleidooi voor een scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer maar ditmaal op een hoger schaalniveau – een meervoudige ring-structuur.

Hoe breed én sterk de consensus was voor een nieuw verkeersmodel voor de binnenstad, zo verdeeld zouden de meningen over deze visie zijn. De plannen voor de doortrekking van de E5 (E40) ter hoogte van Jabbeke zijn van meet af aan gecontesteerd. Een ongeziene coalitie van groene jongens en landbouwers zal ervoor zorgen dat slechts de schop in de grond gaat voor wat twee spookbruggen zullen blijken. Het betekent ook het begin van een strijd over de rijksweg 95, die de deelgemeentes Sint-Michiels en Sint-Andries doormidden klieft. Deze rijksweg krijgt al snel de stempel 'dodenweg', wanneer er amper twintig minuten na de opening in 1975 een eerste dodelijk slachtoffer valt.



### 1.3 Grenzen aan het “overgangsmo- del” (?) (eind jaren 1980)

Hoewel Brugge internationaal hoge ogen gooit met haar nieuwe dynamiek voor de binnenstad, zwelt de kritiek in de jaren 1980 aan. Zowel binnen het historische stadscentrum als in de Brugse deelgemeentes.

In de binnenstad lijkt eind jaren 1980 de schwing uit het stadsvernieuwingsbeleid. Het hoofd van de dienst Monumentenzorg en Stadsvernieuwing maakt op de Werelddag van de Stedebouw (1986) zelfs gewag van ‘de mid-life crisis van een structuurplan’. De Stichting Marcus Gerards zet mee haar schouders onder het initiatief voor de campagne ‘SOS voor een leefbaar Brugge’ die onder meer de komst van grootschalige hotels in de binnenstad laakt. Ook het verkeersmodel lijkt in haar voegen te kraken. Het ‘overgangsmo- del’, vertaald in het circulatieplan (1978) en de eerste ondergrondse parkings, kan de (voorspelde) groei van het autoverkeer niet aan. De roep om het verkeersvolume verder te beperken klinkt steeds luider.

#### Stinkende hotdogstad

Dinsdag 19 augustus was een catastrofale dag. De stad was geblokkeerd voor het binnen- en buitenrijdend verkeer, en er waren te weinig takelwagens om alle hinderende voertuigen weg te slepen. Het is de 8e maal reeds dit seizoen dat dit voorvalt. [...] Een situatie zoals wij die dinsdag meemaakten is ronduit catastrofaal: de hulpdiensten kunnen zich niet meer ter plaatse begeven. [...] Daar is toch niets aantrekkelijks meer aan! Bepaalde toeristische nijverheden vinden dat het hun opdracht is de stad nog te moeten verkopen. Maar wat verkopen we dan? Stank, misnoegdheid en geen plaats ...

Brugsch Handelsblad, 22 augustus 1986

Ook in het stadscentrum neemt de kritiek toe. Er moet een beleid komen voor de andere vervoersmodi. Tussen 1975 en 1990 daalt het aantal reizigers op het openbaar vervoer met 45% (stadsbrede cijfers). Het pleidooi vanuit het Structuurplan voor een vernieuwend openbaarvervoersmodel bleef, op een mislukt experiment met city-bussen na, dode letter. Om de leefbaarheid van de binnenstad te verhogen, werden in de jaren 1980 wel met succes de streeklijnen uit de binnenstad geweerd.



Ook de fietser roerde zich. De resolute keuze voor kasseien leverde burgemeester Van Acker, een fervent voetganger zonder rijbewijs, de bijnaam Frank Kalseide op. Bovendien dienden fietsers zich ook te schikken naar het circulatieplan. Van een comfortabel en direct fietsroutenetwerk was geen sprake. Onder meer geïnspireerd door de Groene Amsterdammer ontwaakt in de jaren 1980 dan ook de Brugse fietsersbeweging. Onder het motto 'Brugge fietsstad' bepleit de beweging de uitwerking van een fietsbeleid via ludieke acties zoals 'rammeltochten'. De lokale politie kaatst initieel de bal terug en vraagt – vanuit een klassieke visie op verkeersopvoeding – dat de fietser eerst zijn eigen mentaliteit aanpast. Koren op de molen van de fietser die zich op het evenement Fietselingen, waar tot 2.000 fietsers op afkomen, geenszins eenzaam voelt.

**Het éénrichtingsverkeer brengt geen oplossing want deze wegen worden gevaarlijker, omdat ze sneller doorreden worden en veelvuldiger gebruikt worden. Het éénrichtingsverkeerbord is wel het meest gehate verkeersteken voor de fietser. Het zorgt er ook voor dat de fietser vele ommetjes moet maken.**

De Lastige Bruggeling, 1979, jr 6, nr 3

Last but not least beginnen de deelgemeentes zich te roeren. Ook hier wordt de keerzijde van het stijgend autogebruik immers duidelijk en groeit het protest tegen een sterke autogerichte visie op invalswegen. Verkeersleefbaarheid wordt een hot topic in alle deelgemeentes. In een manifest berekent de politieke partij CVP in 1988 dat er van 1977 tot 1986 circa 431 miljoen frank naar ingrepen in de binnenstad ging, terwijl de 'veel grotere rand' het met 338 miljoen frank moest stellen.

**Het wordt hoog tijd dat na de maatregelen voor een leefbare binnenstad ook es een leefbaarheidsprogramma wordt opgezet voor de leefkernen in de randgemeenten. Deze hebben immers in even grote mate af te rekenen met de nadelige gevolgen van het autoverkeer. Vooral de invalswegen zijn onveilig en onleefbaar. En vooral: maak van de Koning Albertlaan geen tweede Baron Ruzettelaan!**

Brugse Belanggroep voor Fietzers, 1984

Eind jaren 1980 kan het Brugse stadsbestuur de kritiek niet langer negeren. Andermaal doet de stad een beroep op de expertise van Groep Planning en de lokale politie. Het resultaat? Een nieuw verkeersplan voor de binnenstad én een verkeersleefbaarheidsplan voor de deelgemeentes.

## 1.4 Verkeersleefbaarheidsplan (1990)

Tot eind jaren 1980 heerst Koning Auto in de deelgemeentes. Andere modi spelen een tweede viool. Op invalswegen krijgen fietsers hoogstens een geschilderd fietspad op een overgedimensioneerde invalsweg. Enkel waar de fietser geen ruimtelijke concurrent is voor de auto komt fietsinfrastructuur. Fietspaden verschijnen zo op de Vesten en over de Kerkebeek. Voor de rijkswegen trekt de administratie Bruggen en Wegen aan de touwtjes via een sterke top-down benadering. Ambtenaren tekenen met een autobril op de plannen voor de verbreding van invalswegen zoals de Koning Albert-laan of de rijksweg 95.

Het Brugse bestuur en haar bevolking keken ernaar beginnen zich in de jaren 1990 almaar sterker te roeren. Onder meer in studie- en aktiegroepen (SAK) smeden bewoners én politici over partijgrenzen heen samen nieuwe plannen. Een overkoepelende visie ontbreekt echter nog. Dergelijk sturend plan, dat de omslag maakt (cfr. CREATE-framework) van een 'car-oriented' beleid naar 'sustainable urban mobility planning', ziet in 1990 het licht: het verkeersleefbaarheidsplan, een mobiliteitsplan-avant-la-lettre.

**Niettemin tekenen zich, sedert deze periode [ 1978, nvda ], op het vlak van het verkeer een aantal nieuwe ontwikkelingen af, die een te zware druk uitoefenen op de leefkwaliteit van de onmiddellijke randgebieden van de Brugse binnenstad:**

- De toenemende verkeersintensiteiten op de inval- en uitvalswegen
- De teloorgang van de verkeersleefbaarheid langs deze wegen en straten
- Het toenemend subjectief onveiligheidsgevoel
- De capaciteitsproblemen en filevorming op de ring rond de binnenstad, op de toegangswegen tot de ring en op de poortstraten van de binnenstad
- Het bezetten van de resterende verkeerscapaciteit op de verbindingsstraten en de woonstraten in de rand van Brugge
- [...]

Het middel is het opstellen van een globaal verkeersleefbaarheidsplan voor Groot-Brugge met als doelstelling:

- Het verbeteren van de noodzakelijke leef- en omgevingskwaliteit voor de bewoners langs voormelde wegen en straten
- Het bevorderen van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling
- Het optimaliseren van het handelsklimaat en de

### handelsactiviteiten in de deelgemeenten.

Studiecontract voor het Verkeersleefbaarheidsplan, datum niet gekend

Naar analogie van het Structuurplan werkt Groep Planning als basis een verkeersmodel uit. Het model introduceert, bij gebrek aan een bovenlokaal initiatief (dat pas in 1997 zou volgen), een visie op de Brugse wegcategorisering. Zo wordt niet de Koning Albert I-laan maar wel de Bevrijdingslaan als dé invalsweg naar Brugge geselecteerd. Een nieuwe visie op de Expresweg, als stedelijke verdeelweg, ontkiemt. Het plan geeft ook een sterk signaal naar de hoger overheid. Op steenwegen geen 2 x 2 of 3 x 1 profiel (met middenstrook als inhaalstrook) meer, wel een 2 x 1 profiel mét vrijliggende fietspaden en parkeerplaatsen met plantvakken. Of hoe het beleid, 20 jaar na het Structuurplan voor de binnenstad, ook in de deelgemeentes – voorzichtig en minder drastisch weliswaar – afgerekent met de dictatuur van asfalt en beton.

De hand wordt ook in eigen boezem gestoken. Wie wegen met een verzamelende en ontsluitende functie selecteert, selecteert immers ook de verblijfsgebieden. Op de gemeentelijke wegen trekt het verkeersleefbaarheidsplan volop de kaart van veiligheid. Het idee is dat een goed ontwerp de snelheid, toen nog wettelijk beperkt tot 60 km/u, kan drukken. Bovendien, zo luidt de filosofie, stimuleer je zo bestuurders om zo lang mogelijk van het hogere wegennet gebruik te maken. Versmalde rijbaanbreedtes, rotondes, wegversmallingen, verkeersplateaus ... zijn begin de jaren 1990 vaste ingrediënten bij de heraanleg in sneltempo van 45 straten en kruispunten in de deelgemeentes.

In het kleinste en laatste boekdeel van het verkeersleefbaarheidsplan wordt ook ingezoomd op de voetganger en de fietser. Een fietsmodel zet de bakens uit voor een ambitieus gemeentedekkend fietsroutenetwerk. Over bussen blijft het plan stil omdat dit gekoppeld wordt aan de planvorming voor de binnenstad.



## 1.5 Actieplan 'Hart van Brugge' (1992)

Ook in het stadscentrum blijft het stadsbestuur niet doof voor de kritiek. De publicatie 'De inzet voor een leefbaar en levend Brugge' (1990) biedt een antwoord op de SOS-campagne. Het zelfverklaarde Witboek geeft niet alleen een oplist van de vele realisaties maar stelt ook de visie op de binnenstad scherp. Om de leefbaarheid in de binnenstad te bewaken engageert het bestuur zich zo om het toeristisch-recreatieve aanbod te bundelen in de zogenaamde Gouden Driehoek tussen Markt – Begijnhof – 't Zand. Op een hotelstop in de binnenstad zou het echter wachten zijn tot 1996, na het aantreden van burgemeester Patrick Moenaert (1995).

Het Witboek belooft een aangepast verkeersplan dat Brugge als pilootstad uitspeelt in een nieuwe visie op het openbaar vervoer. In een brede informatieronde geeft hoofdcommissaris De Bree 60 keer een toelichting. En op 29 maart 1992 is het zover: het actieplan "Hart van Brugge – een gezond verkeer in een gezonde stad" treedt in werking.

Het voorgestelde plan beoogt een globale aanpak van de verkeersproblematiek voor de Brugse binnenstad en dient als dusdanig beoordeeld te worden. Het gaat dus niet alleen om de rijrichtingen voor het autoverkeer. Het gaat evenzeer om

de bruggenmisserie, de bevordering van het openbaar vervoer, een verhoogde mobiliteit voor de fietsers, de doorstroming op de ring, de zone 30, de parkeerproblemen en de opties terzake, de toeristencars en het zwaar verkeer. Het is precies in deze coherente globale aanpak dat dit plan zich onderscheidt van andere voorstellen die telkens maar een remedie voor 1 deelfacet voorstellen.

Burgemeester Van Acker in het voorwoord van het "Voorstel van nieuw verkeerscirculatieplan", 1992

Blikvanger is het nieuwe circulatieplan dat een resolute halt toeroept aan het doorgaand verkeer. De circulatielussen – geënt op de poortstraten – blijven behouden. De lus op de Markt wordt onderbroken. Het zou echter tot 1997 duren vooraleer de Markt haar parkeerfunctie zou verliezen en een echt autoluw karakter aangemeten zou krijgen.

**Men moet een ezel zijn om door Brugge per auto te rijden: dat wordt wellicht de baseline van het nieuwe plan.**

Vlaams Weekblad, 24/01/1992

Een tweede blikvanger is het pilootproject van De Lijn voor een nieuw openbaarvervoersmodel waarbij het centrum en de rand bediend worden met een frequentie om de 10 of 20 minuten. De bussen rijden in stervorm, waarbij alle bussen in het centrum zowel het station, 't Zand als de Markt aandoen. Nieuwe of uitgebreide routes zorgen voor een betere bediening van nieuwe wijken in de deelgemeentes, alles samen goed voor ruim 1 miljoen extra buskilometers. Kers op de taart zijn nieuwe, wendbare en milieuvriendelijke bussen die in het stadsbeeld opduiken.

Maar er is meer:

- Het centrum wordt één grote zone 30. Weliswaar is dit instrument nog vers van de drukpers van het Belgisch Staatsblad en zijn de inrichtingsprincipes dan nog zeer streng. Onderzoek door het BIVV (het huidige Vias Institute) leert dat het fijnmazig middeleeuws stratenpatroon van nature functioneert als een zone 30.
- In 50 straten wordt het beperkt eenrichtingsverkeer ingesteld. Fietsers krijgen zo een directe fietsroute. Het zal echter – omwille van zeer strenge eisen die de hogere overheid initieel hanteert – nog tot 2004 duren vooraleer beperkt BEV in de binnenstad de regel wordt.
- Touringcars krijgen een verbod om toeristen in het stadscentrum af te zetten of op te pikken. Als alternatief komt er een nieuw parkeerterrein nabij het Minnewater. Een uitzondering wordt gemaakt voor touringcars met een specifieke hotelbestemming.
- Op de ring wordt een nieuwe verkeerslichtenregeling ingevoerd. In combinatie met

onderzoek naar de introductie van spertijden voor de scheepvaart op de ringvaart streeft men zo een optimale doorstroming van het verkeer na.

- De uitbreiding van het betalend parkeren met een maximale parkeerduur (on street) van 2 uur (i.p.v. 3 uur), de 'fiscalisatie' van het toezicht op het betalend parkeren (1994), een uitbreiding van de parking 't Zand en de realisatie van een parkeergebouw aan het station wordt in het vooruitzicht gesteld.
- In de binnenstad komt een parkeerverbod voor vrachtverkeer boven de 3,5 ton.

Het resultaat laat niet lang op zich wachten:

Waren we besluiteloos gebleven, dan zouden we in de toekomst wellicht voor onoverkomelijke problemen gestaan hebben. Door het massale autoverkeer zou de stad gewoon toegeslibd zijn en zou ze zichzelf onbereikbaar en onleefbaar hebben gemaakt. De schade aan het wonen, werken en winkelen zou immens groot geworden zijn. [...] Een stad – en zeker een stad als Brugge – dient zich niet aan het verkeer aan te passen, maar wel omgekeerd. Een andere keuze is er niet. [...] Het is niet overdreven te stellen dat de maatregelen van het verkeerscirculatieplan op verkeerstechnisch gebied de verwachtingen volledig hebben ingelost. Op welke wijze kan men anders de vaststellingen van 10% minder auto's, 20% meer fietsers, 33% meer busreizigers en 25% minder ongevallen interpreteren?!

Evaluatieverslag 1993



## 1.6 Mobiliteitsplanning (1996 – heden)

De pioniersrol die Brugge vervulde inzake mobiliteitsbeleid, werd niet gestuurd door een dienst Mobiliteit. Hiervoor is het wachten op het mobiliteitsconvenant dat Brugge in 1996 afsluit met de Vlaamse overheid. Na een analyse van de knelpunten, waaronder de hoge parkeerdruk in de binnenstad, de nood aan een uitbreiding van de zone 30 en de nood aan een verdere uitbouw van het busaanbod, keurt de gemeenteraad in 2001 de krachtlijnen van het mobiliteitsplan goed. In 2003 wordt vervolgens de mobiliteitscel opgericht als trekker van een ambitieuze inspraakronde. In 2004 treedt het nieuwe Mobiliteitsplan in voege, onder meer ondersteund via de sensibilisatiecampagne 'Brugge Ademt', de opening van een heuse mobiliteitswinkel en de verspreiding van 66.000 brochures.

Het Mobiliteitsplan bouwt voort op de eerder ingeslagen weg. De focus ligt deze keer op de Brugse rand en niet zozeer op de binnenstad. Al wordt daar wel een versnelling hoger geschakeld in het parkeerbeleid. Naar analogie met het Structuurplan worden scenario's gewikt en gewogen, waarna de keuze valt op het "integraal openbaar vervoersscenario, aangevuld met P+R mogelijkheid". In lijn met het centrifugaal parkeermodel komt er groen licht voor randparkings (Park&Walk – op de rand van de binnenstad) en Park&Ride-parkings (op grotere afstand, bediend met openbaar vervoer). Deze nieuwe accenten, die als opzet hadden om langparkeerders uit de binnenstad te weren, scheppen de kans om in de binnenstad werk te maken van een uitgebreide zone betalend parkeren in combinatie met een blauwe zone (4 uur). Bewoners kregen een bewonerskaart.

De invalshoek van het Mobiliteitsplan is trouw aan het STOP-principe. Niet alleen parkeerthema's passeren zo de revue. Zo omvat het plan de ambitie om ook in de deelgemeenten, in de zogenaamde verblijfsgebieden, stapsgewijs een zone 30 in te voeren. Een versnelde realisatie van het fietsroutenetwerk moet boveniden Brugge toelaten zich nog meer als dé fietsstad te profileren. Er ging bijzonder aandacht naar de doelgroep van de scholen via het Actieplan Veilige Schoolomgeving. Speerpunten zijn een screening van schoolomgevingen, de opmaak van schoolvervoerplannen, het uitreiken van subsidies voor verkeersveiligheidsprojecten en het – decretaal verplicht opgelegde – versneld invoeren van een zone 30 in alle schoolomgevingen tegen 2005.



In 2007 volgt een evaluatie van het Mobiliteitsplan. De evaluatie volgt het spoor 3, wat neerkomt op bevestigen en actualiseren. Een actualisatie dringt zich op omwille van het goedgekeurde Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge (2006) dat o.m. de wegcategorisering formaliseerde. Deze wegcategorisering is een bevestiging van het Verkeerleefbaarheidsplan waarbij bijvoorbeeld de Bevrijdingslaan als dé toegangsweg tot het centrum wordt bestempeld. Een actualisatie vindt ook plaats door de integratie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Engagements zoals voor een versnelde realisatie van het stedelijk fietsroutenetwerk worden bevestigd en aangescherpt. Het nieuwe Mobiliteitsplan (2008) legt nieuwe accenten: een verdere uitbreiding van het betalend parkeren, de identificatie van zwakke fietsschakels (in bijzonder ter hoogte van het station zijde Sint-Michiels – de Boeveriepoort), meer aandacht voor het fietsparkeren, het vooruitzicht op een Masterplan Fiets voor de haven ... Het thema 'stedelijke logistiek' komt ook in beeld met het engagement om een lengte of tonnagebeperking in de binnenstad en de haalbaarheid van een distributiecentrum te onderzoeken.

In 2011 volgt een nieuwe evaluatie van het Mobiliteitsplan. Nieuwe accenten zijn schaars. Acties bevestigen het Mobiliteitsplan en bieden een antwoord op lokale knelpunten, met op kop de parkeerproblematiek. Een beperkte uitbreiding van de blauwe zone tot in de stadsrand moet vermijden dat de parkeerdruk van het centrum naar de deelgemeentes uitdeint. De stad zoekt ook uit of het parkeercontroles kan uitbesteden.



Voor een grondigere evaluatie is het wachten tot het aantreden van een nieuwe bestuursploeg onder burgemeester Renaat Landuyt in 2012. Vanuit een ambitieus participatietraject kunnen de Bruggelingen hun ideeën delen. Het centrale principe in het nieuwe Mobiliteitsplan (2016) luidt dat “het verkeer zich moet aanpassen aan de stad (en niet vice versa). Hieruit volgen vier krachtlijnen:

- Parkeren wordt eenvoudiger en duidelijker. De binnenstad wordt één bewonerszone met betalend parkeren voor bezoekers. Om te vermijden dat de parkeerdruk uitdeint naar de deelgemeentes komt rondom het centrum een ruime blauwe zone, bewoners beschikken daar ook over een gratis bewonerskaart voor hun specifieke deelgemeentezone.
- Verkeersveiligheid en -leefbaarheid zijn prioritair. De voetgangerszones in de binnenstad worden uitgebreid. Brugge ondertekent het SAVE-charter en legt extra accenten voor een veiligere schoolomgeving.
- Zwaar verkeer wordt geweerd uit de binnenstad en de woonkernen van de deelgemeentes. In de binnenstad komt dit onder meer neer op nieuwe venstertijden.
- Het openbaar vervoer wordt aangepast i.f.v. de leefbaarheid van de binnenstad, via andere rijroutes én kleinere bussen. In 2018 start de stad een proefproject met compacte stadshuttles.

Onder impuls van schepen van mobiliteit Annick Lambrecht wordt een Fietsplan (2015) uitgewerkt dat een strategische langetermijnvisie poneert.

## 1.7

### Tussentijdse conclusie: weg van de auto (?)

In dit hoofdstuk zoomden we in op het verhaal van de mobiliteitsplanning. Het is een verhaal op hoofdlijnen, waarbij twee vragen zich opdringen: hoe het beleid zich situeert binnen het CREATE-framework en welke evolutie het mobiliteitsbeleid in Brugge doormaakte de laatste halve eeuw.

#### 1.7.1 Een reflectie vanuit het CREATE-framework

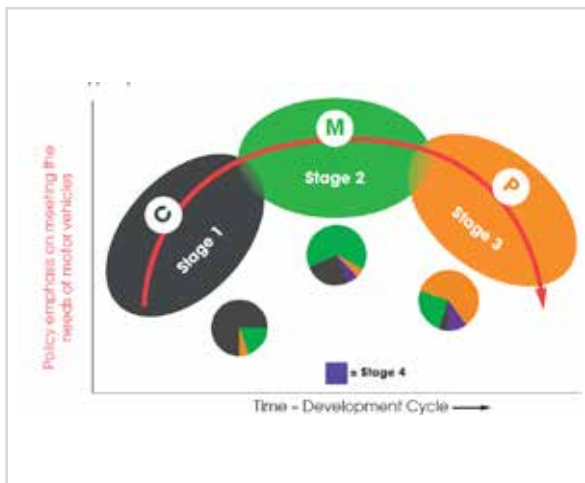
Buiten kijf staat dat in Brugge, net zoals in de meeste steden wereldwijd in de jaren 1960, Koning Auto de scepter zwaaide. Het beleid is ontegensprekelijk dat van een ‘car oriented city’. Het niet-dempen van de Coupure en de herschikking van straten en pleinen illustreren dat er sinds de jaren 1970 een nieuwe wind door Brugge waait. Een beleid dat dankzij het Structuurplan met rasse schreden evolueert naar een ‘city of places’-model, met focus op de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte. Het vraaggestuurd beleid ruimt baan voor een beheersing van de verkeersvraag. Of hoe het Brugse beleid de stap ‘sustainable mobility city’ lijkt over te slaan. Een verkeersbeleid waarin de nadruk eerder op de voetganger, de fietser en de busreiziger dan op de autobestuurder ligt. En waarin het STOP-denken een centrale plek krijgt. Zoals het CREATE-project ook aantoont, is de evolutie in het mobiliteitsbeleid geen rechtlijnig proces. Ook diverse andere steden kenden een paradigma-sprong.

*In most Western European cities these perspectives have broadly followed sequentially [...] In some case however (e.g. Copenhagen) an interest in Place proceeded a focus on sustainable mobility. In practice, the shift from one stage to another is much less clear cut, with overlaps and sometimes short-term reversals of policy following an election. [...] In reality, the three stages co-exist in a city at the same point in time, but in different parts of the urban area. Stage 3 (P) policies are typically to be found in the central areas, where there are many historical buildings and high-quality public spaces, [...]*

Jones, 2018

Het CREATE-project leert bovendien dat een sprong nooit zwart-wit is. Dat een fase in mobiliteitsplanning altijd elementen uit meerdere fases kent. Het beleid van burgemeester Van Acker, die naar de geest van het Structuurplan een andere koers uitzette in de jaren 1980, vertoont met de uitbouw van centumparkings zowel kenmerken van een car oriented city (auto's





de binnenstad in lokkend) als van een 'city of places' (terzelfdertijd pleinen autovrij makend). Een in de jaren 1980 almaar vaker opduikend thema als 'verkeersveiligheid' is dan weer een kenmerk van een 'sustainable mobility city'.

Bovendien illustreert het Brugse beleid met verve de CREATE-vaststelling dat het centrum een andere, hogere snelheid volgt dan een deelgemeente. Maakt eind jaren 1970 de historische binnenstad de sprong van 'car oriented' naar een 'city of places', dan volgen de deelgemeentes pas eind jaren 1980, begin jaren 1990 en dan met een stap richting 'sustainable mobility city'. Al zien we, bijvoorbeeld bij de heraanleg van de pleinen in de deelgemeentes in de jaren 1980, hier ook al elementen uit de 'city of places' opduiken.

### 1.7.2 Verskil binnenstad en deelgemeentes

Dat het beleid andere accenten legt tussen de binnenstad en de deelgemeentes is an sich niet verwonderlijk. De uitdagingen hier zijn immers sterk verschillend.

In de gedeelten buiten de Ring – de randstad – ligt de situatie toch wel anders. Hier vinden we woonkernen die doorkruist worden door brede invalswegen. De automobilist ondervindt hier weinig doorstromingsproblemen. Het autoverkeer verloopt er sneller waardoor de fietser zich in een onveilige positie bevindt. De snelheidsverschillen tussen auto- en zacht verkeer zijn groter. In tegenstelling tot de binnenstad gebeuren hier wel zware ongevallen waarbij fietsers en voetgangers zijn betrokken.

Bonneure et al, 1982, Blauwdruk voor een verkeersleefbaar Brugge

Een thema als 'verkeersleefbaarheid' duikt wel overal op. De uitdaging stelt zich eerst in de binnenstad, met haar smalle straten, waardoor hier het draagvlak ontstond om in de jaren 1970 het roer om te gooien. In de deelgemeentes is het wachten tot de groei van het autoverkeer in de jaren 1980 en later voor ook daar de spreekwoordelijke emmer overloopt. Eerst op de hoofdinvalswegen, later ook op kleinere lokale wegen die ten prooi vallen aan sluipverkeer of hoge snelheden.

De hinderlijke gevolgen van het verkeer worden uiteraard het meest ervaren in de dichtbewoonde kernen. De ongemakken hebben er vormen aangenomen die de leefbaarheid in gevaar brengen. Er is thans een punt bereikt waarbij iedereen eensgezind overtuigd is dat passende maatregelen getroffen moeten worden en dat ieder uitstel nog uitzichtlozer zal maken.

Verkeersofficier Debree, in: Structuurplan, 1972

Dat er sprake is van een bewuste strategie om de binnenstad en de randgemeentes anders te benaderen, staat vast. De acties en bijhorende resultaten zijn het resultaat van bewuste beleidskeuzes met specifieke accenten. Beleidskeuzes die van bij de start een tweedeling binnenstad-rand vooropstelden. Michel Van Maele, eerder een kwarteeuw burgemeester van Sint-Michiels, was bijvoorbeeld minder vertrouwd met de historische binnenstad. De kersverse burgemeester van de fusiegemeente liet dan ook de historische binnenstad aan zijn schepen van stadskernvernieuwing Andries Van den Abeele. De rand bleef het domein van de burgemeester. Merk op dat het Structuurplan wél een – weliswaar zeer beknopte – studie bevatte van de (ruime) Brugse regio. Of hoe het structuurplan de interdependentie tussen historisch centrum en randgemeenten niet op de agenda plaatste. (bron: gesprek op 24/02/2020 met Eric Van Hove, voormalig journalist en coördinator stedenbleid).

Een – al dan niet bewuste – benadeling van de deelgemeentes is evenwel niet aantoonbaar. Al valt op dat de visie vertaald in inrichtingskeuzes steeds ambitieuzer was in de binnenstad, op zijn minst

vanuit het perspectief van een 'city of places'. In een binnenstad met een grote historische waarde is dit natuurlijk niet verrassend. In de deelgemeentes wegen vaak andere belangen, zoals middenstand en kwaliteit van wonen, zwaarder door. En dat zorgt voor een pragmatischere benadering van bijvoorbeeld de nood aan parkeerplaatsen.

**Als ik stel dat wij de stad nooit ofte nimmer aan het verkeer zullen aanpassen, betekent dat bv. dat het uitgesloten is dat er in Brugge brede boulevards zullen worden getrokken, of dat er in typische wijken zoals Sint-Gillis mastodont-parkeergebouwen zullen worden opgetrokken. Neen, Brugge heeft een zekere noblesse. Welnu, noblesse oblige ...**

Hoofdcommissaris De Bree in Brugsch Handelsblad (1991)

Bovendien mag men niet vereten dat de deelgemeentes een sterke groei kenden, terwijl de binnenstad (op enkele stadsvernieuwingsprojecten binnen het bestaande weefsel na) eerder een status quo kent. Dat het beleid hier pas later op inspeelde met bijvoorbeeld een uitbreiding van de bustrajecten (1992) is dan ook verklaarbaar (al tonen steden als Freiburg dat nieuw aanbod ook de nieuwe vraag kan voorafgaan). Maar er is meer. De groeiende deelgemeentes mogen ook de hand in eigen boezem steken. Hun groei was er één die haaks stond op de organische groei die de binnenstad eeuwenlang typeerde. De inplanting van verkavelingen en woningen gebeurde los van de context, vaak letterlijk op een blanco blad dat een abstractie maakte van de omgeving. Het beleid van de deelgemeentes was tekenend voor het beleid van de Vlaming met de baksteen in de maag. Het moderne stedenbouwdenken predikte een strikte scheiding van functies, wat aanleiding gaf tot woon-wijken, winkel-linten en bedrijven-terreinen. Dit werkt vanzelfsprekend de autoafhankelijkheid in de hand. Voeg hierbij nog het uitdeinen van de centrumfuncties, zoals het vertrek van scholen en andere publieke functies uit de binnenstad, en de druk op deelgemeentes neemt zienderogen toe.

Dit verhaal illustreert dat je een mobiliteitsbeleid niet los mag zien van de ruimtelijke ordening. En dat mobiliteitsbeleid een afgeleide is van een vervoersvraag. Dé vraag kan dan ook gesteld worden: of een structuurplan voor de deelgemeentes geen soelaas had geboden. Maar dat pad werd nooit bewandeld. In plaats van die holistische benadering kwam er vanaf de jaren 1980 een sectorplanning. Zeker een Verkeerleefbaarheidsplan kan als een 'verkeersplan' sensu stricto bestempeld worden. En ook in de recentere Mobiliteitsplannen laat de integratie van andere beleidsdomeinen te wensen over. Of hoe – oh ironie – door de institutionalisering van een Vlaams mobiliteitsbeleid an sich voor Brugge het risico op een

verkokeren en aldus een stap achteruit in het CREATE-framework / mobiliteitsdenken zou kunnen betekend hebben. Al waren de beginselen van het Structuurplan ondertussen zo sterk verankerd dat dit niet gebeurde en wellicht ook niet zal gebeuren in de binnenstad.

Wat tot slot ook een verschil in beleid verklaart, is de rol van de hogere overheid. In de jaren 1970 was de voltooiing van de ring het signaal voor de overdracht van de poortstraten aan het stadsbestuur. Hierdoor kreeg het lokale bestuur alle touwtjes in handen binnen het Brugse ei. In de deelgemeentes waren en zijn de hoofdwegen in beheer van de hogere overheid. Zoals elders in Vlaanderen was dit beleid tot begin 21e eeuw een 'car oriented policy'. In de jaren 1960 voerde het autowegenprogramma hoogtij, een programma dat slechts omwille van een economische en vervolgens budgettaire crisis een versnelling lager schakelde. Thema's als verkeersveiligheid zouden pas later zwaarder hun stempel drukken. Aandacht voor fietsers borrelde op in de jaren 1980, maar beperkte zich veelal tot fietspad-belijning op een overgedimensioneerde steenweg. Bovendien was een sterke top-downbenadering initieel kenmerkend voor dit beleid. Een bezoek van de A17 Commissie kreeg in de kranten het status van een groots staatsbezoek. Zelfs het lokale Brugse bestuur had tot in de jaren 1990 weinig impact op investeringsprogramma's. Inspraak stond niet in het lexicon van de ingenieurs. Al is het uiteraard niet al kommer en kwel. Na de regionalisering van de bevoegdheden mobiliteit en openbaar domein komt een 'sustainable urban mobility planning' op de agenda. Zo kon Brugge in 1992 een proefproject rond openbaar vervoer binnenrijven. Ook de tijd van een ivoren-torenmentaliteit ligt al even achter ons. Zo ontwikkelden en implementeerden begin 21e eeuw de verschillende overheden samen een visie op de aanpak van de 'dodenweg', de Rijksweg 95 / Expresweg N31.

**Ministers van Verkeers- en Vervoer Herman De Croo (PVV) en Jean-Luc Dehaene (CVP) brachten een ommekeer –teweeg, vooral in het verkeersreglement (met de invoering van snelheidslimieten, bijvoorbeeld), Steve Stevaert (SP.A) maakte budget vrij voor de aanpak van de gevaarlijkste punten, Kathleen Van Brempt (SP.A) gaf het verkeersveiligheids-onderzoek impulsen en lanceerde het eerste Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Aandacht voor fietsers kwam er onder Hilde Crevits (CD&V), Ben Weyts (N-VA) installeerde het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid en besloot om snelheid op wegen buiten de bebouwde kom te beperken tot 70 km/u.**

Dirk Lauwers, De Standaard, 4 november 2019

# EEN THEMATISCHE EVALUATIE - HET ABC VAN HET BRUGSE MOBILITEITSBELEID

26

Het mobiliteitsbeleid is uiteraard meer dan mobiliteitsplannen. In een stad als Brugge drukken tal van andere beleidsinitiatieven een stempel op het mobiliteitsbeleid, zoals aangekaart in hoofdstuk 1. In dit hoofdstuk nemen we deze initiatieven, die nog meer nuance brengen in het verhaal, onder de loep. Die acties groeperen we willekeurig, alfabet-gewijs rondom thema's, pendelend tussen verleden en heden. Het verleden gevat in tijdsreeksen (die zeker geen volledigheid nastreven maar wel belangrijke mijlpalen vatten), in cijferreeksen – zo beschikbaar, in quotes die expressie geven aan de tijdsgeest ... Het heden als terugblikmoment op de evolutie van het beleid, als reflectie op de grote verhaallijnen.

Omwille van beperkte bronnen blijven diverse thema's buiten beschouwing. Zo bleek het niet mogelijk om een reconstructie te maken van een thema als preventie of educatie. Nochtans onderstrepen de opgenomen citaten een paradigmashift van opvoeding, via theoretische kennisoverdracht naar attitude en praktische vaardigheden. Het is opportuun om deze nuance in gedachte te houden.

Omwille van tijdsbeperkingen eigen aan een studieopdracht blijft ook het thema 'Zeebrugge' onderbelicht. Niet dat hier geen data voorhanden zijn, integendeel zelfs. Wel omdat de problematiek zeer specifiek is en aanleiding gaf tot een eigen discours (omwille van het type zee- en vrachtverkeer) dat minder relevant is voor de thema's die dit werkstuk behandelt en die zich vooral situeren in de sfeer van verblijfsgebieden. Al spreekt het voor zich dat je thema's als de N31 niet kan bespreken zonder de (verwachte) groei van de haven van Zeebrugge, in bijzonder vanaf de jaren 1980 met o.m. de ontwikkeling van de achterhaven, in gedachte te nemen.

## 2.1 Auto

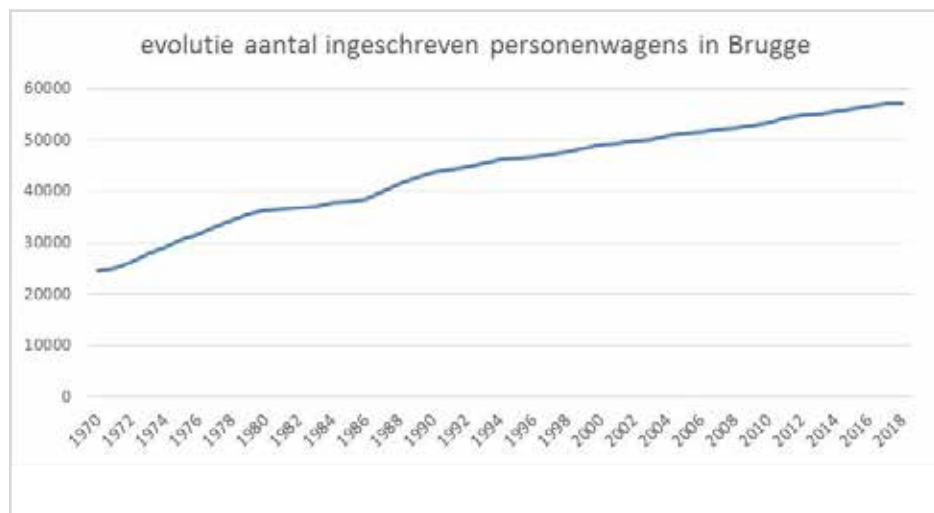
### 2.1.1 Groei aantal ingeschreven personenwagens

At the present moment just about half the families in Britain own a motor vehicle – not yet quite half, but very nearly. We are approaching the crucial point when the ownership of private motor vehicles, instead of being the privilege of a minority, becomes the expectation of the majority.

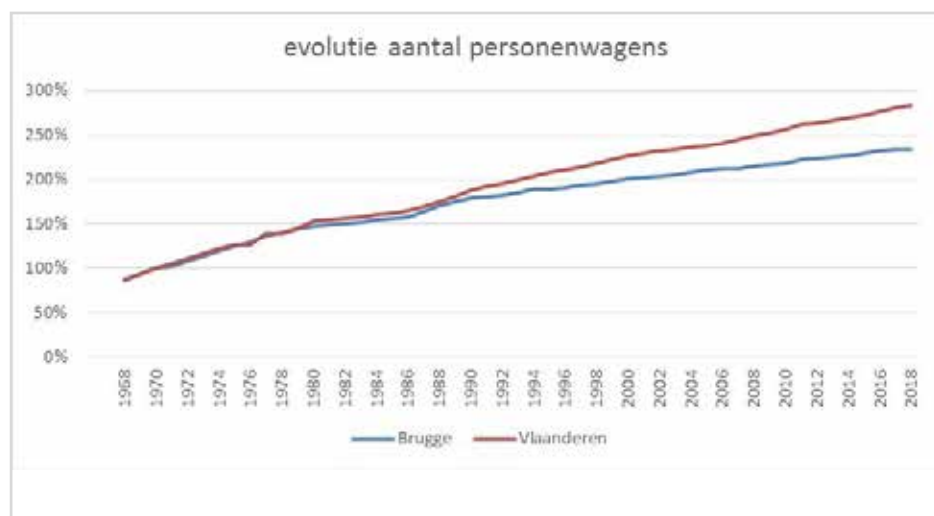
Buchanan, 1963, Traffic in Towns

Kantttekeningen:

- doorheen de decennia is de datacollectie door het NIS meermaals gewijzigd;
- in 50 jaar is het aantal inwoners in Brugge schier gelijk gebleven (van 117.220 Bruggelingen in 1971 naar 118.284 in 2018), weliswaar zijn er wel verschuivingen opgetreden tussen de deelgemeentes en de binnenstad;
- bovendien maakt de introductie en groei van het aantal bedrijfswagens – salarismotoren (die ingeschreven kunnen zijn buiten Brugge) dat het aantal Bruggelingen met een 'eigen' auto hoger zal zijn.



bron: jaarrapporten Nationaal Instituut voor de Statistiek (eigen bewerking)



bron: jaarrapporten Nationaal Instituut voor de Statistiek (eigen bewerking)

### 2.1.2 Reflectie: grenzen aan de groei van de auto

De historische stad werd gebouwd voor de voetganger en de kar en niet voor het snelle gemotoriseerde verkeer. De wagen heeft plots nood aan een andere toegankelijkheid tot de binnenstad dan wat nu historisch voorhanden is. Ook het parkeren van de wagen schept een onaanvaardbare ruimtebehoefte. Zo zien we dat de koortsachtige evolutie van het wagenverkeer de meest onvoorstelbare eisen stelt aan de historische stad.

Structuurplan, 1972

Betekende de uitvinding van het schip de uitvinding van het schipwrak (Virillio, 1990), dan betekende de uitvinding van de auto de uitvinding van de verkeerskunde. Te kort door de bocht? Feit is dat een stad als Brugge in de renaissance geen verkeerskundige op de loonlijst had staan. In haar straten dwaalden nochtans wel Bruggelingen rond als Simon Stevin, type homo universalis, met op het cv zowel de titels van wiskundige, natuurkundige, steden- en bouwkundige ... Feit is dat door de uitvinding van het gemotoriseerd verkeer er problemen ontstonden die vroegen om ordening, regulering en de toewijzing van een ruimtelijke plek voor de diverse vervoersmodi (CROW, 2019).

#### JAREN 1970 – 1980: DE ONTMASKERING VAN DE AUTO IN DE BINNENSTAD

Terwijl Brugge in 1900 amper drie bezitters van 'automobielen' (Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 1901, in: Weber, 2008) rijk was, zou de groei van het aantal auto's zich vooral manifesteren na de tweede wereldoorlog. In de smalle, bochtige straten van de historische binnenstad stelden de problemen zich al snel het duidelijkst.

**"Mijn auto ... mijn vrijheid!" Dit was de slogan die tot voor kort de mentaliteit weergaf van die mensen die zich altijd en overal met hun individuele gemotoriseerde vierwieler verplaatsen. Dit illustreert het bijna euforisch denken over welvaart en vooruitgang en een quasi onbeperkte mobiliteit, die in de jaren '60 en '70 hoogtij vierten.**

Burgemeester Van Acker, 1991, voorwoord bij de voorstelling van het pilootproject openbaar vervoer

Niet enkel het aantal voertuigen heeft een impact. Vooral de snelheid van het gemotoriseerd verkeer stelt de logica van de straat en bij uitbreiding de logica van de stad in vraag. De komst van de auto introduceerde een bewegingscultuur (Weber, 2008), waar voorheen vervoer in een stedelijke context slechts ging over het verplaatsen van ladingen. Snelheid had onder meer een impact op het functioneren van de straat. Publiek leven start immers wanneer we vertragen (zie o.m. Appleyard & Lintell, 1972; Sennett, 2019; Gehl 2010, Montgomery,

2013). Hoe hoger de snelheid, hoe minder we de omgeving begrijpen, de mens is immers van nature een horizontaal, aan 5 km/u wandelend dier (Gehl, 2010). Of hoe de toevloed van auto's in de jaren 1960 en 1970 juist afstand creëerde, indruisend tegen de essentie van de stad: het samenbrengen van mensen. In zekere zin betekende de komst van de auto een zekere privatisering van de publieke ruimte. En zoals gesteld, botste de auto spreekwoordelijk het snelst op de grenzen van een historische binnenstad als deze in Brugge.

Het plan dat thans wordt voorgesteld behandelt een straatfenomeen zijnde het verkeer. De straat was vroeger de kern van een buurtgemeenschap of van een ontmoetingsplaats waar mensen zich met elkander en aan elkander optrokken. Door het rijdend en parkerend verkeer is dit volkomen veranderd. De straat is in plaats van een bindend element een barrière geworden voor de menselijke relatie. De auto heeft er duidelijk toe bijgedragen dat de mensen meer langs elkander leven.

Nochtans heeft de stedelijke cultuur tot specifieke rol een zo groot mogelijk aantal ontmoetingen van mensen met mensen mogelijk te maken om een bijzondere bijdrage te leveren voor de voortdurende ontwikkeling van nieuwe ideeën en overdracht van cultuur.

Wij geloven hartstochtelijk in de betekenis van een levend stadshart, dat wonderlijk samenspel van winkels, overheidsgebouwen, kantoren, musea, restaurants, diensten, woningen, enz. [...] Het tiranniserend verkeer heeft echter dit waardevol stadsbeeld in chaotische situatie herschapen. [...] Het gekke is dat zo'n straat door het intensief verkeer schijnbaar levendiger wordt: in feite is het een proces van achteruitgang in leefkwaliteit. Burgemeester Van Acker, 1978

Het Structuurplan draaide daarom de rollen om en poneerde het principe dat niet de stad zich dient aan te passen aan het verkeer, maar vice versa. Latere (mobiliteits)plannen onderschrijven telkens dit principe. In concreto resulteerde dit in acties als de uitrol van twee circulatieplannen (1978 en 1993), het invoeren van de zone 30 in de binnenstad (1993), de uitbouw van een centrifugaal parkeermodel, de herinrichting van straten en pleinen op maat van de historische binnenstad, een pleidooi voor een openbaar vervoer op maat van de binnenstad ... Of hoe het principe een brede doorvertaling kreeg en zeker niet louter gericht was op of tegen de auto (zoals ook zal spreken uit de volgende thema's en hoofdstuk 3).

#### JAREN 1990 – 2000: DE ONTMASKERING VAN DE AUTO IN DE DEELGEMEENTES

Dat de auto afstand creëert, blijkt ook uit het uitwaaiëren van de stad. Of beter nog: uit het uitwaaiëren van functies en inwoners. Na de fusie



tot (Groot-)Brugge schommelt de laatste 50 jaar het aantal bewoners rond de 120.000 inwoners. Een aantal dat echter niet de verschuiving van binnenstad (-5.000 inwoners) naar de deelgemeentes vat. Al zou het onterecht zijn om de 'schuld' integraal te steken op de auto. De uitbouw van het openbaar vervoer en de huisvestingspolitiek van de landelijke overheid speelden ook hun rol. Bovendien maken dergelijke cijfers abstracties van o.m. het fenomeen van gezinsverdunding. Feit is wel dat het verplaatsingsgedrag wijzigde, net zoals de verplaatsingsafstanden evolueerden. De auto liet toe om binnen eenzelfde tijdsbestek grotere afstanden af te leggen om te gaan werken, winkelen, sporten ... Het maakt dat ook buiten het stadscentrum de druk op de verkeersleefbaarheid stelselmatig toenam en dat in de jaren 1980 ook in de deelgemeentes de spreekwoordelijke alarmbellen afgingen. Het is weinig verwonderlijk dat in 1990 het Verkeersleefbaarheidsplan opduikt.

**Uit de verschillende tellingen van het auto) en vrachtverkeer op het Brugse hoofdwegenet blijkt dat zich op een aantal punten nu al doorstromingsmoeilijkheden voordoen [...]**  
**Met de te verwachten stijging van de globale verkeersintensiteiten kan dit zelfs op korte termijn al nefaste gevolgen hebben, zowel voor de afwikkeling van de verkeersstromen als qua leefbaarheid in de verblijfsgebieden buiten de binnenstad.**  
persbundel Verkeersleefbaarheidsplan, 1990

Het is in die context dat het Verkeersleefbaarheidsplan volgende ambitie uitspreekt:

**Het verkeersleefbaarheidsplan stelt maatregelen voor die het overbodige verkeer uit de bewuste verblijfsgebieden weren, dit zijn hoofdzakelijk de woonbuurten van de Brugse rand. Dit gebeurt niet door losstaande ingrepen (vb. een verkeersdrempel in één straat) die automobilisten slechts aansporen om sluiproutes te zoeken in de onmiddellijke nabijheid van de ingreep. De voorstellen in dit verband moeten m.a.w. een integrale oplossing bieden voor het uitgebreide gebied.**

#### **JAREN 2010 - HEDEN: DE ONTMASKERING VAN DE AUTO IN DE BRUGSE REGIO (?)**

Dat de plannen hun vruchten afwerpen staat buiten kijf. De Bruggeling liet de auto meer dan de gemiddelde Vlaming aan de kant staan. De grafieken tonen aan dat het Brugse autobezit divergeert van het Vlaamse autobezit. Dat de Bruggeling minder auto-minded is dan Jan Modaal blijkt ook uit de modal split. Zoals in andere centrumsteden ligt het autogebruik significant lager dan bij de gemiddelde Vlaming (zie o.m. OVG-onderzoek, Stadsmonitor, e.a.). Het is uiteraard riskant om de cijfers één-op-één door te trekken naar de Brugse regio, maar toch kunnen we stellen dat Brugge op dit vlak een beter rapport kan voorleggen dan de buurgemeentes.

Maar kan er – in navolging van het stadscentrum en de stadsrand / de deelgemeentes – ook op een stadsregionaal niveau een déclin komen? Zijn ook hier de grenzen aan de groei van de auto bereikt? En botst de auto ook hier op de beperkingen van de infrastructuur en draagkracht? Met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan in uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid (2019), lijkt een window of opportunity zich aan te bieden.

Wat de toekomst zal brengen is nog niet gekend. Wat het verleden leert, is dat een koerswijziging mogelijk is.

#### **SLOTBEDENKING: GEEN STRIJD TEGEN DE AUTO WEL EEN STRIJD VOOR EEN LEEFBARE EN VEILIGE STAD**

Wat de toekomst zal brengen, is uiteraard niet gekend. Maar meer dan waarschijnlijk zal ook hier – zoals elders in Vlaanderen – het totale aantal voertuigkilometers afnemen en zal Brugge en de regio het fenomeen 'peak car' ervaren. De pluim hiervoor kan je zoals Newman & Kenworthy (2011, 2015) betogen niet alleen op de hoed van een stadsbestuur steken. Integendeel. Een verklaring schuilt onder meer in een groeiend milieu- en klimaatbewustzijn. Maar dat een stadsbestuur hier geen steentje aan kan bijdragen, is evenmin gezegd. Getuige de ruimtelijke keuzes en het stimuleren van combimobiliteit en autodelen (waar Brugge – in Vlaams perspectief – een pioniersrol in speelde).

- 1996** start autodelen via de cv De Krikker (i.s.m. Volkshogeschool Brugge) eerste autodeel-project in Vlaanderen
- 2004** start Cambio in de Brugse binnenstad
- 2015** uitbreiding Cambio naar deelgemeentes (Assebroek en Christus-Koning)
- 2020** introductie eerste elektrische deelwagen op het Sint-Jansplein

Gelet op een reële mobiliteitsvraag zal de vraag echter niet zijn of er in de toekomst nog auto's zullen zijn, maar wel welke plaats én hoeveel plaats ze toebedeeld krijgen. Ook in het historische stadscentrum, waar een draagvlak voor een meer autoluw centrum groeit, maar waar de auto nog steeds een plaats lijkt te hebben, bijvoorbeeld voor bewoners.

**Daar waar wagens een nuttige taak te vervullen hebben, moeten ze zich als voetgangers gedragen. Elk verkeersmodel moet het integrale behoud van de binnenstad weten te realiseren.**  
Structuurplan, 1972

**Een leefbare binnenstad is voor mij geen synoniem voor het verbieden van het autoverkeer in het stadscentrum. Als je wil dat Brugge aantrekkelijk is om te wonen en te leven, moeten de bewoners vlakbij hun woning hun auto kwijt kunnen. Ik weiger**

om van de binnenstad een ghetto te maken. Elke plaats moet bereikbaar blijven met de auto.  
Burgemeester Moenaert, Brugsch Handelsblad (2000)

## 2.2 Bussen

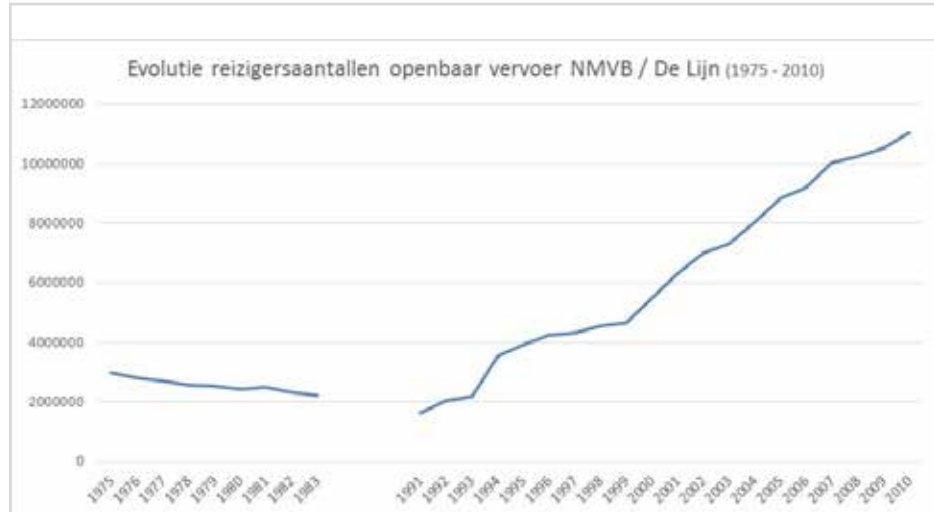
### 2.2.1 Tijdsreeks

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                             |        |                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1890 | eerste buurtspoorlijn Brugge – Westkapelle – Knokke – Heist                                                                                                                                                                                                                                 | 1990   | Verkeersleefbaarheidsplan, introductie concept randparkings en Park&Rides                                                                                                                                                                                 |
| 1892 | eerste tramkoets-lijn (station – Kruispoort)                                                                                                                                                                                                                                                | 1990   | (decretale) oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn                                                                                                                                                                                       |
| 1903 | opening stelplaats in Assebroek                                                                                                                                                                                                                                                             | 1992   | nieuw openbaar vervoer-plan met nieuwe stadsbussen ("midibussen")                                                                                                                                                                                         |
| 1911 | laatste paardentram                                                                                                                                                                                                                                                                         |        | <b>Deze bussen zullen een verbinding in stervorm tussen de rand van de agglomeratie en het centrum verzorgen. De frekwentie wordt voor alle lijnen op 20 minuten gebracht (nu soms 30 of zelfs 60 minuten).</b>                                           |
| 1913 | eerste elektrische tram (Brugge – Assebroek)                                                                                                                                                                                                                                                |        | <b>De bussen worden gekenmerkt door een extra grote wendbaarheid, een lage vloer voor de opstap, een design passend in de omgeving, een maximale beperking van de geluidshinder en een minimum aan milieuhinder.</b>                                      |
| 1923 | eerste autobus in het Brugse straatbeeld (lijn Brugge – Blankenberge), private uitbating                                                                                                                                                                                                    | 1994   | Brugsch Handelsblad, 10/05/1991                                                                                                                                                                                                                           |
| 1947 | Saneringskommissie buigt zich over het dossier van de verlieslatende trambediening binnen de NMVB                                                                                                                                                                                           | 1994   | introductie avondlijnen                                                                                                                                                                                                                                   |
| 1949 | voorstel NMVB (voorloper De Lijn) om het stadstramnet te verbussen                                                                                                                                                                                                                          | 1995   | Park+Bus stationsparking                                                                                                                                                                                                                                  |
| 1950 | principesbeslissing verbussing door de Brugse gemeenteraad, spoedig gevolgd door verbussing van het traject naar Sint-Michiels en Oostkamp                                                                                                                                                  | 1996   | vervangen/plaatsen van 140 schuilhuisjes – contract met Decaux                                                                                                                                                                                            |
| 1951 | het doek valt voor de laatste stadstramlijn                                                                                                                                                                                                                                                 | 1999   | proefproject met hybride stadsbus (batterij – diesel) ... dat echter in 2001 een stille dood sterft                                                                                                                                                       |
| 1956 | het doek valt ook voor de laatste streektramlijn (Brugge – Knokke)                                                                                                                                                                                                                          | 2001   | decreet op het personenvervoer met uitvoeringsbesluit over basismobiliteit                                                                                                                                                                                |
| 1978 | aankondiging Brugge als pilootstad met de inzet citybussen                                                                                                                                                                                                                                  | 2004   | uitbreiding busaanbod n.a.v. Mobiliteitsplan (2004), o.m. introductie belbus voor Noord-Brugge                                                                                                                                                            |
| 1979 | oprichting werkgroep Betere Doorstroming Openbaar Vervoer                                                                                                                                                                                                                                   | 2004   | invoeren 1 euro-tarief (het stadsbestuur past, als derdebetaler, het verschil bij met het lijnkaarttarief)                                                                                                                                                |
| 1979 | eerste busbaan tussen 't Zand en Station (Koning Albert-laan)                                                                                                                                                                                                                               | 2004   | busbaan op de hoge Katelijnebrug                                                                                                                                                                                                                          |
| 1980 | proefproject met Brugse City-bus van de firma Jonckheere Eagie                                                                                                                                                                                                                              | 2004/5 | busbaan op de Baron Ruzettelaan                                                                                                                                                                                                                           |
| 1982 | eerste verkeerslichtenbeïnvloeding door inmeldlus voor bussen t.h.v. Eiermarkt                                                                                                                                                                                                              | 2005   | eerste (en tot nu toe enige) busluis in de Zagersweg                                                                                                                                                                                                      |
| 1982 | dispatch leerlingenvervoer op de parking op het Kanaaleiland (nationaal proefproject)                                                                                                                                                                                                       | 2007   | De Lijn publiceert haar Neptunusplan met o.m. het denkspoor voor een lightrail-verbinding vanuit Brugge met Oostende en Zeebrugge.                                                                                                                        |
| 1984 | interstedelijk busverkeer ("streeklijnen") wordt geweerd uit de binnenstad (in concreto gaat het over 16 trajecten, in intensiteiten variërend tussen 5 en 70 ritten per dag, dagelijks ruim 400 bussen), 't Zand wordt draaischijf i.p.v. de stadsschouwburg (volledig uitgedoofd in 1988) | 2011   | opening nieuwe stelplaats voor De Lijn (incl. rijkschool die verhuist van Oostende naar Brugge)                                                                                                                                                           |
| 1987 | spontane staking bij de buschauffeurs over de "eindeloze verkeersopstoppen in de binnenstad"                                                                                                                                                                                                | 2013   | discussie over het plaatsen van een bushalte in de Vlamingstraat                                                                                                                                                                                          |
| 1988 | met de bijzondere financieringswet wordt Vlaanderen bevoegd voor het stedelijk en regionaal gemeenschappelijk vervoer, met uitzondering van het spoorwegnet (NMBS)                                                                                                                          | 2015   | proefproject met elektrische stadsbus                                                                                                                                                                                                                     |
| 1990 | inrichting busterminal 't Zand                                                                                                                                                                                                                                                              | 2016   | mislukte introductie van busbanen op de kleine ring (Komvest)<br>(een illustratie van de wet van Murphy: door een defecte Kruispoort kreeg de Komvest plots hogere intensiteiten te slikken ... en deelde de busbaan mee in de spreekwoordelijke klappen) |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2016   | proefproject met minder stadsbussen door de binnenstad                                                                                                                                                                                                    |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2017   | protest Vlamingstraat – Sint-Jorisstraat "423 bussen per dag is teveel"                                                                                                                                                                                   |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2018   | proefproject met compacte shuttlebussen door het stadsbestuur                                                                                                                                                                                             |

- 2019 het college keurt (in voorbereiding op het nieuwe decreet Basisbereikbaarheid) een nieuwe visie op het openbaar vervoer goed waarbij het kernnet ingevuld wordt met een stadsnet (compacte, elektrische voertuigen voor de binnenstad), voorstadsnet (bediening randgemeentes) en streeklijnen
- 2019 goedkeuring decreet Basisbereikbaarheid
- 2019 proefproject met elektrische shuttlebus door het stadsbestuur
- 2020 voorlopige vaststelling van een nieuw openbaar vervoer-plan i.k.v. implementatie decreet 'basisbereikbaarheid'

### 2.2.2 Reizigersaantallen

bron: eigen datareeks gepuurd uit jaarverslagen e.a. van NMVB (cijfers voor 1991) en De Lijn (na 1991)



### 2.2.3 Reflectie: de opkomst, val en revival van het openbaar vervoer

#### VOOR 1970: DE OPKOMST EN DE TeloORGANG VAN DE 'TRANSIT CITY'

De uitvinding van de verbrandingsmotor betekende niet alleen de uitvinding van de auto maar ook de uitvinding van het collectieve vervoer. Trein en tram initieerden eind 19e eeuw een eerste vervoerstransitie. Ook in Brugge dat – in de terminologie van het CREATE-onderzoek (Jones, 2018) – transformeerde van een 'walking city' naar een 'transit city'. Een gelaagd vervoersysteem avant-la-lettre, bestaande uit spoorwegen aangevuld met buurtspoorwegen, deed zijn intrede. Het idee was dat de grote spoorweg aangevuld werd met lokale, kleinere aftakkingen. En dit zowel voor het personen- als het goederenvervoer. Het achterliggende idee? Werkkrachten naar de steden en de industriecentra vervoeren én producten van de landbouw en de industrie sneller en goedkoper vervoeren. Dat kan enigszins ironisch klinken, want zo zaaide het openbaar vervoer zelf de kiem voor haar latere ondergang. Het openbaar vervoer lag namelijk aan de bron van het uitwaaien van de stad. Een tram betekende dat de arbeiders ook aan de rand van de stad konden gaan wonen (Uyttenhove, 2011). Ook zo in Brugge, waar de omliggende gemeentes (vandaag deelgemeentes) als Assebroek, Sint-Kruis, Sint-Pieters ... in de 19e eeuw vaak niet meer waren dan een kleine kern rond een obligate kerk en cafés. Samen met de groei van het openbaar vervoer groeide dan ook de stedelijke rand en kwam de zwanenzang van Brugge (centrum), die ook verstoken bleef van een industrialisatie, in een stroomversnelling.

Het kan echter verkeren. Na de tweede wereldoorlog valt de tram van zijn troon. Stijgende loonkosten en stagnerende ontvangsten maken de buurtspoorwegen zwaar verlieslatend. In Brugge én op landelijk niveau, waar in 1947 een Saneringscommissie wordt opgericht. Het brengt weinig zoden aan de dijk. Een nieuw exploitatiemodel is noodzakelijk. De tram is dood, leve de bus, zo bepleit de Brugse gemeenteraad. Met succes, zo lijkt, want de negen tramlijnen in 1952 transformeren naar elf buslijnen

in 1964. Hoewel de reizigersaantallen stijgen, ligt de glorieperiode van het openbaar vervoer tegen dan achter ons. Ook de bus zal baan moeten ruimen. Letterlijk zelfs, want de eerste circulatiemaatregelen in het historische centrum viseren de logge bussen. De koning maakt een troonsafstand en een nieuwe, Koning Auto, zwaait de scepter.

De tram mag dan in de jaren 1950 uit het straatbeeld verdwenen zijn, zijn geest dwaalt nog rond. Buslijnen worden geënt op de oude tramlijnen, langsheen de radiale steenwegen en doorheen de poortstraten. Het plein voor de Schouwburg transformeert in een draaischijf voor bussen. Deze padafhankelijkheid vormt de aanloop naar een nieuw conflict: bus versus binnenstad.

#### DE HAAT-LIEFDE-VERHOUDING TUSSEN BUSSEN EN DE HISTORISCHE BINNENSTAD

Bij een stijgende verkeersverzadiging van de binnenstad zal moeten overgegaan worden op een flexibel gemeenschappelijk vervoersysteem. Ook zijn de huidige bussen in feite te groot voor de Brugse binnenstad. Een kleiner bustype met lage snelheid, hoge frequentie en uitgerust om zowel gehandicapten als moeders met kinderwagens op te nemen, moet nu reeds onderzocht worden [...] Naarmate een aantal parkings de bezoekers buiten de stad houden, zal het busvervoer een vlotte verhouding tussen de parkings onderling en met de binnenstad moeten verzorgen.

Structuurplan, 1972

Het Structuurplan windt er geen doekjes om: het openbaar vervoer heeft één van de sleutels in handen voor een leefbare binnenstad. Maar het Structuurplan geeft geenszins carte blanche. Trouw aan de basispremissie van het Structuurplan, met respect en dus op maat van het historische centrum, breekt het plan al meteen een lans voor “een kleiner bustype met lage snelheid”. Een contradictio in terminis voor het collectieve vervoer dat toch de strijd zou moeten aangaan met de wagen? Een eu-topie, een betere plaats? Of toch een u-topie, een plaats die niet is? Het betekent alleszins de start van een discussie die anno 2020 nog niet beslecht is. Integendeel zelfs.

Op zich niets nieuws onder de zon. Want ook de tram kreeg geen carte blanche in Brugge die Scone. Vanuit een ontluikend erfgoed-besef eind 19e eeuw waren er al restricties gesteld.

Stoomlocomotieven binnen de stad werden echter niet erg op prijs gesteld, vooral vanwege de uitstoot van met stoom vermengde zwarte rook. Anderzijds werden de bovenleidingen, nodig voor de elektrische trams, vooral om esthetische redenen, met een scheef oog bekeken. Het was immers de bedoeling de stoomtrams buiten de

**stadspoorten te houden en de verbindingen naar het stadscentrum met elektrische trams te verwezenlijken.**

Annys et al, 1994, De Brugse Stadstram

De uitspraak in het Structuurplan is profetisch voor de moeilijke evenwichtsoefening die volgde. Sinds de jaren 1970 staat openbaar vervoer in de binnenstad synoniem voor een dansen op een slappe koord. Het meest in het oog springend is de discussie over het type voertuig, maar ook de trajectvoering staat meermaals ter discussie.

De zoektocht naar hét ideale voertuig kende een valse start in de jaren 1970, met een pilootproject met ‘citybussen’, dat al gauw stilwijgend werd afgevoerd.

Het project met de citybussen is een flop van belang geworden. Door hun specifieke constructie waren de busjes allerminst een toonbeeld van baanvastheid. “Zeg maar dat ze levensgevaarlijk waren” vertrouwt een chauffeur ons toe. Het is dan ook niet toevallig dat ze inmiddels roemloos uit het stadsbeeld zijn verdwenen.

Brugsch Handelsblad, 20/11/1987

Als het niet kan met andere voertuigen, dan maar met een andere trajectvoering. De regionale lijnen (‘streekbussen’) worden in de jaren 1980 stap voor stap geweerd uit de historische binnenstad.

Omdat men de “teistering” van de binnenstad door de “busmonsters niet langer wenste zijn na veel aandringen door het stadsbestuur de regionale lijnen sedert 1987 volledig uit de binnenstad gehouden. Voor deze bussen zijn centrale overstaphalten voorzien op ‘t Zand en uiteraard voor het Station. Alleen de stadslijnen rijden verder door de binnenstad.

Keppler, 1987, Verkeersplanning voor de Brugse binnenstad

Begin jaren 1990 volgde een tweede zit voor het voertuigtype. Brugge wordt geselecteerd als pilootstad voor een nieuw openbaar vervoer. Een pilootproject van de kersverse vervoersmaatschappij De Lijn, ontstaan in 1990 uit diverse lokale verstrekkers, om te komen tot één geïntegreerd aanbod in stads- en streekvervoer in Vlaanderen. Brugge maakt kennis met nieuwe, 8m99 lange, compacte stadsbussen. Gesterkt door een nieuwe trajectvoering (het ster-model waarbij de stadslijnen van in de deelgemeentes zowel het station, ‘t Zand als de Markt bedienen) rookten het stadsbestuur en De Lijn in 1993 de vredespijp.

Na twintig jaar laait de discussie echter weer op. De nieuwe trajectvoering staat voor een concentratiemodel, dat de bussen in de binnenstad door de poortstraten en de centrale winkelstraten stuurt. Straten zoals de

Zuidzandstraat moeten op weekdays de passage van 476 bussen slikken. Klachten over schade aan gebouwen en wegen en over een verkeersleefbaarheid die onder druk staat, bereiken het stadsbestuur.

Een doortocht van een standaardbus voor het wegdek equivalent aan 100 doortochten van een wagen (maar in Brugge rijden er kleinere citybussen). Dit betekent dat voor de bussen alleen, het wegdek in de Zuidzandstraat bestand moet zijn tegen een frequentie van bijna 50.000 auto's per dag. Het kasseiwegdek dat in de Brugse binnenstad wordt gebruikt is echter maar bestand tegen een frequentie van 10.000 voertuigen per dag.  
Evaluatie Mobiliteitsplan (2011)

Trop is teveel. De relaties tussen De Lijn en het stadsbestuur verslechteren. Het nieuwe Mobiliteitsplan (2016) herhaalt de these van het Structuurplan dat het verkeer zich aan de stad moet aanpassen (en niet vice versa). De stad breidt het voetgangersgebied uit en De Lijn moet trajectaanpassingen slikken.

Mag ik noteren dat alle gemeenteraadsleden de huidige situatie onhoudbaar vinden? Ja? Dan is dat een krachtig politiek statement. Op de gemeenteraadszitting vroeg en kreeg burgemeester Landuyt de volledige steun van de gemeenteraad om de problemen met de bussen van De Lijn in de historische binnenstad aan te klagen. De bussen rijden per dag tot 740 keer door de winkelstraten in het stadscentrum met alle overlast vandien, zoals beschadiging aan het wegdek en files. [...] Sommigen binnen De Lijn willen niet afstappen van de huidige structuur. Zij blijven van oordeel dat de stad zich moet aanpassen aan De Lijn, wij pleiten ervoor om onze woon- en winkelstraten te respecteren.  
Het Nieuwsblad, 05/03/2015

Het ster-model blijft echter onveranderd. Als communicerende vaten verplaatst de druk zich. Onbedoeld, maar de kritiek is niet minder striemend. Bewoners van onder meer de Vlamingdam roeren zich. Het stadsbestuur bepleit een nieuw openbaarvervoersmodel, weg van het ster-model én met kleine, compacte voertuigen. In 2018 volgt een proefproject met shuttlebussen.

Ik wil daarom voorstellen om de hoofdas van het busvervoer helemaal te verleggen naar de as tussen het concertgebouw en het station. In deze optie wordt de bushalte aan het concertgebouw het centrum voor grote bussen. Vanaf daar kunnen kleine bussen het echte centrum intrekken.  
Landuyt, 2012, Met Goesting

Net als in steden zoals Gent en Antwerpen, waar zelfs gepleit wordt voor een eigen openbaar vervoermaatschappij (en dus de klok teruggedraaid zou worden), is De Lijn ogenschijnlijk de gebeten hond. Een nieuwe bestuursploeg grijpt in 2019 het decreet 'basisbereikbaarheid' aan om een vernieuwde dialoog met De Lijn aan te gaan. Een kritische reflectie op het ster-model en een eerste evaluatie van het proefproject met de compacte shuttlebus worden vertaald in een visienota. De nota breekt een lans voor een gelaagd kernnet, bestaande uit stadslijnen (mét compacte voertuigen in de binnenstad), voorstadslijnen en (de in de jaren 1980 reeds uit de binnenstad verdwenen) streeklijnen. Verknoping gebeurt – zo bepleit de visie – aan het station en 't Zand.

Derde keer goede keer? De geschiedenis wordt nog geschreven ...





## EN DE DEELGEMEENTES?

Elke mijlpaal in de binnenstad betekende vormde ook een mijlpaal voor de bediening van de deelgemeentes. Discussies waren wel eerder de uitzondering en bleven in de regel lokaal. Wordt een lus in die wijk al dan niet behouden?

Als de elektrische tram in het stadscentrum verdwijnt, verdwijnt ook de stoomtram in de deelgemeentes. Als het reizigersaantal blijft teruglopen in het stadscentrum, dan ook in de stadsrand. In de jaren 1980 lijkt de malaise compleet. De regionalisering van het stedelijk en regionaal vervoer (1988) schept een kans voor een pilootproject dat een trendbreuk voor de deelgemeentes inluidt. De frequentie gaat omhoog met bussen om de 20 of zelfs om de 10 minuten. Nieuwe of uitgebreide routes spelen in op de uitgewaaierte stad. Alles samen goed voor ruim 1 miljoen extra buskilometers. Het Vlaamse beleid werkt ook op andere vlakken sturend. Onder de vlag 'basismobiliteit' doet de belbus ook in het noorden van Brugge haar intrede. Doorstromingsmaatregelen zoals de busbaan vinden ook ingang op invalswegen zoals de Baron Ruzettelaan.

Het resultaat? De Lijn breekt vanaf de jaren 1990 het ene na het andere record in Brugge. Al is Brugge in Vlaams perspectief eerder een middelmatige leerling (zie o.m. Stadsmonitor) en komt hier het laatste decennium ook sleet op. Besparingen bij De Lijn drukken op het aanbod. Het decreet 'basisbereikbaarheid' (2019) wil ook hier een nieuwe start betekenen. Weliswaar vanuit een budgetneutrale oefening wordt anno 2020 een nieuwe vraaggestuurde bediening uitgewerkt. To be continued ...

## 2.3

### Circulatie

Al die grillige, kronkels en arabesken zijn vanzelfsprekend pittoresk maar probeer daar eens een druk verkeer vlot en zonder problemen doorheen te loodsen. Reeds in de verre middeleeuwen moet men zich het hoofd over gebroken hebben: getuige een vier eeuwen oude verordening waarbij op de markt- en feestdagen voor de "gespannen" éénrichtingsverkeer van kracht gesteld werd in de centrumstraten. **Eénrichtingsverkeer betekent dus helemaal geen uitvinding uit onze dagen.**

Vlaams Weekblad, 23/09/1977

#### 2.3.1 Tijdsreeks

- 1951 invoeren circulatielus voor autobussen tussen 't Zand en Markt en invoeren eenrichtingsverkeer voor autobussen in de Sint-Amandstraat
- 1955 invoeren eenrichtingsverkeer in 38 straten in de binnenstad (o.m. Breidelstraat, Genthof, Philipstockstraat, Sint-Amandstraat en Zilverstraat)
- 1955 eerste circulatiemaatregelen buiten het stadscentrum, in Sint-Pieters in 2 straten nl. Veemarktstraat en Sint-Pietersgroenestraat (en in 1961 volgt Zeebrugge, niet toevallig ook in straten gekenmerkt door vrachtverkeer)
- 1961 1e circulatielus, tussen 't Zand (op plan bovenaan) – Markt (op plan onderaan)

(merk op: de lus is omgekeerde richting aan deze vandaag)

Flankerend worden ook parkeermaatregelen getroffen, zoals een verbod op stilstaan en stationeren in delen van de Steenstraat en de Zuidzandstraat of beurtelings parkeren in de Geldmuntstraat.

- 1962 invoeren enkelrichtingsverkeer rond de Halletoren en de aanpalende straten
- 1963 publicatie van het befaamde Buchanan-rapport 'Traffic in Towns'
- 1972 Structuurplan met vertaling van de inzichten uit het Buchanan-rapport naar een Brugs verkeersmodel
- 1972 invoeren enkelrichtingsverkeer in diverse straten in Sint-Jan in de Meers
- 1978 nieuw verkeersplan goedgekeurd, eenrichtingsverkeer werd de regel in de binnenstad
- 1984 aanpassing circulatierichting Sint-Jakobsstraat en omgeving n.a.v. heraanleg



- 1991      aanpassing Wegcode met meer aandacht voor fietsers en voetgangers, fietsers zullen o.m. dankzij speciale verkeersborden in éénrichtingsstraten van beide richtingen gebruik kunnen maken onder specifieke voorwaarden (die initieel zeer streng zijn)
- 1992      nieuw circulatieplan waarbij de Markt niet langer als draaischijf functioneert
- 1994      beperkte uitbreiding (6 straten) van het beperkt eenrichtingsverkeer in de binnenstad n.a.v. actie Fietsoverleg Brugge
- 1997      Markt parkeervrij, knip van de lus Filipstockstraat – Wollestraat
- 1999      uitbreiding van het beperkt eenrichtingsverkeer in de binnenstad n.a.v. versoepeling verkeersreglement
- 2004      in 98 straten of straatgedeeltes wordt tweerichtingsverkeer voor fietsers ingevoerd, beperkt eenrichtingsverkeer in de binnenstad wordt de regel
- 2017      tractorsluis op de Diksmuidse Heirweg (Zedelgem)
- 2018      eerste wijkmobiliteitsplan (Zandstraat, Sint-Andries), geïnspireerd door de Fietsberaad-studie Fix-The-Mix worden voorstellen voor een circulatieplan op tafel gelegd, maar niet weerhouden

### 2.3.2 Reflectie: hoe eenrichtingsverkeer in Brugge-centrum stap voor stap de regel werd



Het is een bekend gezegde bij verkeersdeskundigen: wie steden inricht voor auto's, krijgt steden vol auto's (o.m. Gehl, 2010) ... En dat is wat er gebeurde in de jaren 1950 en 1960. De spreekwoordelijke rode loper werd uitgerold voor de auto. Het middeleeuws stratenweefsel, organisch gegroeid op maat van paard en kar, botste al vlug op haar limieten. In plaats van de oorzaak een halt toe te roepen, werd symptomatisch opgetreden, hoofdzakelijk met circulatiemaatregelen en maatregelen om het parkeren lokaal aan banden te leggen.

Begin 1958 werd in de Wollestraat het beurtelings parkeren ingevoerd. De Buurtspoorwegen hadden hier sterk op aangedrongen. In de laatste 5 maanden van 1957 hadden de bussen immers 8 stilstaande voertuigen geraakt en bovendien bleef, door het dubbel parkeren, soms een strook van 1,5 m berijdbare wegen over. Dat er voortdurend opstoppen plaatsvonden, hoeft dan ook geen betoog.

Annys et al, 1995, De Brugse Stadsbus

Het bleek dweilen met de kraan open. Circulatiemaatregelen deinden in de jaren 1960 als een olievlek uit, maar een globale visie ontbrak. Het Structuurplan introduceerde daarom een nieuw

verkeersmodel voor de stad, geïnspireerd op het werk 'Traffic in Towns' van Buchanan (1963). Centraal in het concept staat de realisatie van een 'verkeersbarrière', een autoluw of zelfs autovrij voetgangersgebied dat het verkeer dwars door de binnenstad onmogelijk maakt. De introductie van lussen moet de bereikbaarheid van de binnenstad vrijwaren. Of hoe het verkeersmodel doorgaand verkeer een halt toeroept én bestemmingsverkeer doordacht faciliteert.

Het is fout het verkeer op te lossen door de weginfrastructuur te willen aanpassen. Men pakt aldus het symptoom aan en niet de oorzaak. [...] Men kan het verkeersprobleem oplossen door de menselijke activiteiten aan te passen aan de beschikbare verkeerscapaciteit. Deze capaciteit moet de stadsstructuur respecteren.  
Structuurplan, 1972

We were now face to face with the environmental management problem [ de verkeerstechnische draagkracht, nvda ]. We had, as it were, brought the traffic tot he several 'gates' of the old city. How much could now be admitted and through which gates? [...] The answer appeared to lie in dividing 'barriers' to cross-movements which would have the effect of breaking down the whole area into sub-units, each with gates to the network, but without direct connexion to each other.  
Traffic in Towns – case study Norfolk, 1963, Buchanan

Een nieuw circulatieplan komt er echter pas in 1978, niet toevallig één jaar na het sluiten van de ring. Het plan kiest pragmatisch voor een – door het Structuurplan bepleit – overgangsmoedel en bestaat uit een centrale lus en vier lussen die daarop aansluiten. De centrale lus wordt gevormd door o.m. de Markt, de Vlamingstraat en het Schouwburgplein. Van een harde verkeersbarrière en een zuivere toepassing van het lussenmodel is nog geen sprake. Kortom: het circulatieplan twijfelt nog – in de terminologie van het CREATE-framework – tussen een 'car oriented city' en een 'city of places'.

In de eerste plaats staat eenrichtingsverkeer per definitie gelijk aan een vlottere circulatie. In de tweede plaats brengt eenrichtingsverkeer een grotere verkeersveiligheid met zich mee. Een derde belangrijk punt is dat men door het uitschakelen van het kruisend verkeer in de binnenstad veel ruimere voetpaden kan aanleggen.  
Burgemeester Van Acker, Vlaams Weekblad, 16/10/1980

Het plan heeft meteen een positief effect op de leefbaarheid en de veiligheid. Al zijn er ook kritische geluiden. Een gevolg van het eenrichtingsverkeer is de uitsplitsing van heen- en terugreizen van bussen, wat er op zijn beurt voor zorgde dat het openbaar vervoer

minder leesbaar werd. De scherpste kritiek komt echter van de fietsers, die zich ook moesten schikken naar het nieuwe circulatieplan.

We stellen vast dat eenrichtingsverkeer bijna altijd wordt ingevoerd als oplossing voor auto-gebonden problemen, zoals te nauwe straten, gebrekkige doorstroming, te weinig parkeergelegenheid, sluipverkeer, e.a. De fietser is niet verantwoordelijk voor die problemen maar wordt wel het voornaamste slachtoffer van het eenrichtingsverkeer.

Brugse Belangengroep van Fietsers, 1981, Fietskrant

Ook dit plan botst op haar beperkingen. In de jaren 1980 stropt het verkeer opnieuw. De vraag naar een doortastender ingrijpen klinkt luider en luider. In 1992 volgt een nieuw circulatieplan. Het concept 'verkeersbarrière' wordt harder afgedwongen. Zo verdwijnt de vijfde lus met de Markt als draaischijf, al blijft deze tot 1997 wel nog dienst doen als parking.

De tijd waarin de Brugse binnenstad kriskras kon doorkruist worden met de Markt en de as Kuipersstraat / Eiermarkt als draaischijf is voorbij. Alle delen van het stadscentrum zullen eenvoudig en uiterst makkelijk bereikbaar blijven. Maar het is de bedoeling dat men zijn binnenstad bereikt via de ring en de juiste invalsweg, zonder door de kern van het centrum te rijden.  
brochure "Actieplan 'Hart van Brugge', 1992

De markt kan pas weer een echte ontmoetingsruimte worden als we het plein eerst ontdoen van al het blik op vier wielen.  
schepen openbare werken Dirk De fauw, 29/03/1996, Brugsch Handelsblad

De effecten laten niet lang op zich wachten. In 1993 wijst een evaluatieverslag op respectievelijk 9 en 7% minder auto's in de ochtend- en avondspits. Op de Markt valt zelfs een daling van 29% te noteren. Weliswaar stijgt het aantal fietsers met 21%, de fietser heeft andermaal het gevoel in de kou te blijven staan. Ook al wordt de deur op een kier geplaatst voor de invoering van 'beperkt eenrichtingsverkeer', maar het zal nog wachten zijn tot 2004 voor dit BEV-statuuat de regel wordt in de binnenstad.

Sedert 1 januari 1991 kunnen de wegbeheerders onder bepaalde voorwaarden het Beperkt EenrichtingsVerkeer (fietsen in de tegenrichting in eenrichtingsstraten) toelaten. De meeste gemeenten maakten geen gebruik van deze mogelijkheden, vooral omdat ze twijfels hadden over de verkeersveiligheid. Waar het wél werd ingevoerd bleek nochtans dat het BEV de verkeersonveiligheid niet verhoogde. In het BEV ontmoeten de autobestuurder en de kruisende fietser elkaar

immers frontaal. De wederzijdse zichtbaarheid is dus in principe optimaal en het oogcontact lost de “confrontatie” op een vanzelfsprekende manier op. Aan de problemen die hier en daar aan de kruispunten ontstonden kon meestal met beperkte infrastructurele ingrepen verholpen worden. Door het gecombineerd Koninklijk en Ministerieel Besluit van 18 december 2002 werd de vroegere logica omgekeerd: waar het eerder toegelaten was om het BEV in te voeren wordt het nu verplicht op alle eenrichtingsstraten die aan de randvoorwaarden voldoen. Enkel die straten waarin volgens de wegbeheerder het BEV niet op een veilige manier kan gerealiseerd worden mogen uitgesloten worden BEV - voor een veilige veralgemeende invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer, 2004, BIVV-brochure

#### EN IN DE DEELGEMEENTES?

Hoewel het wegprofiel evenmin ver van ideaal is in de deelgemeentes (waardoor bv. het moeilijk is om op invalswegen comfortabele fietspaden in te richten), zijn knelpunten op het vlak van doorstroming buiten het stadscentrum eerder de uitzondering. Nochtans zou – zo bevestigt ook het verkeersleefbaarheidsplan (1990) en zo wordt ook betoogd in het eerste wijkmobiliteitsplan (Zandstraat, 2018) – éénrichtingsverkeer ook kunnen helpen om verblijfsgebieden kwalitatief in te richten. Het bleef echter telkens bij een pleidooi zonder vervolg.

Een interessante kanttekening: dat de eerste circulatiemaatregelen buiten de historische kern werden al in de jaren 1950 getroffen in Sint-Pieters en Zeebrugge. De motivatie? De opkomst van de vrachtwagen, waardoor lokale straten botsen op hun draagkracht.

Andermaal blijkt de nood en bovenal de beleidsopportunity in de deelgemeentes dus niet zo hoog als in het stadscentrum, op een spreekwoordelijke uitzondering na, daar waar de verkeerstechnische draagkracht het echt noodzakelijk maakt.

## 2.4 Erfgoed

### 2.4.1 Tijdsreeks

|      |                                                                                                                                                                                        |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1877 | invoeren van de subsidieregeling voor ‘Kunstige Herstellingen’, een eerste restauratiegolf versterkt de doorbraak van de neogotiek                                                     |
| 1904 | oprichting van de ‘Commissie voor Stedenschoon’                                                                                                                                        |
| 1964 | Charter van Venetië (Unesco)                                                                                                                                                           |
| 1965 | publicatie ‘Pleidooi voor een Maatschappij voor Herstel’, gevolgd door de oprichting Stichting Marcus Gerards om de (dreigende) sloop van waardevol erfgoed aan te klagen              |
| 1971 | oprichting Stedelijke Dienst voor Monumentenzorg en Stadsvernieuwing                                                                                                                   |
| 1972 | opmaak Structuurplan waardoor Brugge internationaal op de kaart wordt geplaatst als pionier op het vlak van stadsvernieuwing en het verantwoord omgaan met het bouwkundig erfgoed      |
| 1975 | Europees Jaar van het Bouwkundig Erfgoed                                                                                                                                               |
| 1975 | goedkeuring van de ICOMOS-‘Resoluties van Brugge: basisprincipes voor de vernieuwing van de historische stad’ (ICOMOS-General Assembly, 25 – 30 05 1975, Rothenburg ob der Tauber (D)) |
| 1978 | principesbeslissing stadsbestuur om asfaltverharding te vervangen door kasseien                                                                                                        |
| 1980 | vzw Tretpunt organiseert een kasseidebat                                                                                                                                               |
| 1990 | actie ‘SOS voor een Leefbaar Brugge’                                                                                                                                                   |
| 1991 | Fietsoverleg Brugge organiseert rammeltocht                                                                                                                                            |
| 1996 | invoeren van hotelstop in de binnenstad                                                                                                                                                |
| 2000 | de Brugse binnenstad wordt door Unesco erkend als werelderfgoed (nadat in 1998 al het Brugse Begijnhof en in 1999 het Belgfort op de Unesco-lijst opgenomen waren)                     |
| 2012 | Managementplan (n.a.v. Unesco-aanbevelingen in 2010 incl. een evaluatie van) het Structuurplan)                                                                                        |
| 2016 | Materialennota met reflectie op de straatbekleding in de historische binnenstad                                                                                                        |
| 2019 | principesuitspraak dat in Brugge geen deelsteps worden aangeboden vanuit o.m. de visuele impact op het straatbeeld en de niet-comptabiliteit (veiligheid) tussen step en kassei        |

### 2.4.2 Reflectie: erfgoedbeleid als een kans en een uitdaging voor een mobiliteitsbeleid

Dat Brugge een traditie kent in erfgoedzorg is een eufemisme. Het verhaal gaat terug tot eind 19e eeuw, wanneer de droom van Brugge als museumstad



gelanceerd wordt. En toch is het wachten tot mid jaren 1970 vooraleer Brugge potten breekt met een nieuwe visie op de stad. Geïnspireerd door het Charter van Venetië (1964) en geïnitieerd door de Stichting Marcus Gerards (gesticht in 1965) brengt het Structuurplan een nieuwe visie op de historische binnenstad. Geen visie voor een statische stand-still – een Brugge als een Bokrijk dat 's avonds sluit – maar wel een visie op een levendige stad, met respect voor haar erfgoed.

**Het kernprobleem van het historische Brugge is een dialectiek tussen “behoud” en “vernieuwing”, een “spanning” tussen “bestaande structuren en vormen” en “nieuwe inhouden”.**

Structuurplan, 1972

De geschiedenis van Brugge is een verhaal van groei en voortdurende verandering. Het probleem voor onze stad is dan ook een plan te ontwikkelen dat terzelfdertijd waarborgen biedt voor de conservatie van haar essentieel karakter en de veranderingen kan opvangen die nodig zijn voor aanpassing aan de moderne levensvereisten.

Stadsbestuur Brugge, 1981, publicatie Brugge  
Stadsvernieuwing en Monumentenzorg

Het plan zorgde meteen ook voor een nieuwe visie op het verkeer in de binnenstad. Het nieuwe verkeersmodel brak een lans voor een verkeer op maat van de stad. Het mes sneed aan twee kanten. Het plan werkte als een hefboom voor een autoluwere binnenstad, maar daagde tegelijkertijd duurzame vervoersmodi uit om niet enkel milieu- maar ook stadsvriendelijk te zijn. Bussen? Ja, maar op maat van de binnenstad, letterlijk qua formaat maar ook qua intensiteit. Fietsen? Ja, maar op maat van de binnenstad, waarbij een fietsersbrug (zoals bijvoorbeeld aan de Coupure) niet enkel functioneel maar ook esthetisch verdedigbaar moet zijn.

De nieuwe visie betekende een kans maar ook een uitdaging. Of – als het glas halfleeg is – ook een bedreiging, zoals het met de Brugse kassei verging. Als in 1978 de principesbeslissing valt om het asfalt te vervangen door kasseien, is kersvers burgemeester Frank Van Acker de gebeten hond die al vlug de bijnaam “Frank Kalseide” krijgt. In 1980 volgt zelfs een heus kasseidebat, waarbij het beleid verdedigd wordt. Het stadsbestuur houdt voet bij stuk. En sindsdien duikt het kasseidebat als een Brugs Monster van Loch Ness sporadisch op om dan weer onder te duiken in de Reien. In opvolging van het Managementplan (2012) wordt in 2016 een nieuwe visie uitgewerkt in de Materialennota. Naast de kassei kan nu ook op de hoofdassen, beginnende in de Geldmuntstraat (2015), gezaagde natuursteen (bijvoorbeeld graniet) gebruikt worden.

Jaren geleden was men van mening dat het toenemende verkeer het best gediend werd door een effen wegbedekking en dus zette de overheid spoed achter het asfalteren van de drukste straten  
Het Nieuwsblad, 16/03/1978

In sommige straten is het een echt huzarenstukje om op de fiets te blijven. Wie wat minder stevig in het zadel zit, boodschappen bij heeft of een kleine achterop de fiets heeft riskeert hier heel wat. [...] Deze straten zijn een marteling zowel voor het lichaam als voor de fiets. Veel uitleg behoeft dit niet: zowel voor zitvlak als voor handen en polsen zijn deze straten een hel. Wie over een minder goede fysiek beschikt of over pijnlijke botten zijn deze straten gewoon onberijdbaar.  
schrijven Fietsoverleg Brugge, 1990, aan burgemeester Van Acker





## 2.5 Fiets

### 2.5.1 Tijdsreeks

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |      |                                                                                                                                                                                                                       |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1972 | fietsen is een voetnoot in het Structuurplan ("De fiets is voor Brugge het aangewezen vervoermiddel."), een beleid wordt hier niet aan gekoppeld, integendeel het verkeersmodel gaat uit van een uitbreiding van het eenrichtingsverkeer (waarbij destijds er geen uitzondering wettelijk voorzien was voor fietsers), al zal het autoluwer maken van het centrum uiteraard een pluspunt zijn          | 1983 | opening Kerkebeekpad (Sint-Michiels)                                                                                                                                                                                  |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1984 | eerste verkeerslicht voor fietsers                                                                                                                                                                                    |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1987 | afschaffing fietsbelasting (de fietsplaten verdwijnen uit het straatbeeld)                                                                                                                                            |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1989 | aanpassing Wegcode – o.m. introductie 'fietskluisen' (fietsopstelstroken)                                                                                                                                             |
| 1974 | kritiek op invoeren enkelrichtingsverkeer vanuit De Lastigen Bruggeling (jr 1, nr 1)<br>Waarom niet overal dubbele richting toelaten voor fietsers? En een apart rijvak zodat geen hinder ondervonden wordt van auto's?<br>Moeten we nu met de fiets geen absurde ommewegen maken om te geraken waar we willen zijn? [...] De fietsers worden brutaal verdrongen door de tirannie van het autoverkeer! | 1990 | eerste Fietseling georganiseerd door de actiegroep Fietsoverleg Brugge (FOB)                                                                                                                                          |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1991 | aanpassing Wegcode met meer aandacht voor fietsers en voetgangers, fietsers zullen o.m. dankzij speciale verkeersborden in éénrichtingsstraten van beide richtingen gebruik kunnen maken onder specifieke voorwaarden |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1992 | eerste fietsvoorkeurstrook (thans fietssuggestiestrook) in de Wollestraat                                                                                                                                             |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1993 | uitbreiding (50 straten) van het beperkt eenrichtingsverkeer n.a.v. het circulatieplan                                                                                                                                |
| 1976 | de BRT (voorloper van de VRT) lanceert een 'fietspadenactie'                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 1994 | uitgave van een fietskaart                                                                                                                                                                                            |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1994 | beperkte uitbreiding (6 straten) van het beperkt eenrichtingsverkeer in de binnenstad n.a.v. actie Fietsoverleg Brugge                                                                                                |
| 1976 | eerste fietsenstallingen in Brugge (o.m. Dyver, Markt, 't Zand) als maatregel om de voetpaden vrij te houden en het foutief stallen van fietsen tegen te gaan                                                                                                                                                                                                                                          | 1995 | tweede fietstraject door de binnenstad (Kruispoort – Bloedput)                                                                                                                                                        |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1995 | aanleg voetgangers- en fietserstunnel onder de Koning Albert-laan                                                                                                                                                     |
| 1976 | een dossier van De Lastige Bruggelingen (jr 3, nr 3) over fietsen 'Hoe sterk is de Brugse fietser?'                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1995 | eerste fietscomfortstrook (Boeveriestraat)                                                                                                                                                                            |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1996 | uitbreiding fietsenstalling aan station tot 1.600 plaatsen                                                                                                                                                            |
| 1978 | introductie van het eerste Circulatieplan, de kritiek op het enkelrichtingsverkeer zwelt aan                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 1998 | Testaankoop bestempelt Brugge en Hasselt als 'fietssteden van het jaar'                                                                                                                                               |
| 1978 | fietsrouten-plan voor de binnenstad                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1999 | uitbreiding van het beperkt eenrichtingsverkeer in de binnenstad n.a.v. versoepeling verkeersreglement                                                                                                                |
| 1980 | opening Oude Spoorwegbedding (Assebroek) als nieuwe wandel- en fietsas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 2001 | Mobiliteitsplan effent de weg voor de realisatie van een fietsnetwerkenroute                                                                                                                                          |
| 1981 | groeïend protest rond de afwezigheid van een fietsbeleid neemt toe, o.m. vanuit Cactus '80                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2001 | Vademecum Fietsvoorzieningen (Vlaanderen)                                                                                                                                                                             |
| 1982 | publicatie 'Blauwdruk voor een verkeersleefbaar Brugge' met voorstellen voor o.m. een fietsbeleid                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2003 | uitbreiding fietsenstallingen in de binnenstad (weliswaar met juridische procedure over de vergunningsplicht)                                                                                                         |
| 1982 | oprichting Brugse Belangengroep van Fietsers (BFF)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 2004 | beperkt eenrichtingsverkeer in de binnenstad wordt de regel, in 98 straten of straatgedeeltes wordt tweerichtingsverkeer voor fietsers uitgevoerd                                                                     |
| 1983 | voorstellen plan voor de aanleg van een 'fietspadgordel rond de stad' (studie gestart in 1978) Fietspad langs de Vesten                                                                                                                                                                                                                                                                                | 2007 | citymarketingcampagne 'Brugge Fietsstad'                                                                                                                                                                              |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 2007 | opening Fietspunt aan het station                                                                                                                                                                                     |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 2008 | fietsverhuur voor studenten                                                                                                                                                                                           |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 2008 | studie 'Plan voor bijkomende parkeerruimte'                                                                                                                                                                           |
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 2009 | bepleit extra fietsenbergingen in de binnenstad                                                                                                                                                                       |
| 1983 | Brugse Belangengroep van Fietsers bepleit een verkeersveiligere ring                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |      | aankoop 600 mobiele fietsstallingen (Movilo) (een primeur)                                                                                                                                                            |

|      |                                                                                                                       |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2009 | 'Masterplan Fiets voor de haven van Zeebrugge en Omgeving' met 54 concrete actiepunten                                |
| 2010 | realisatie Vestingroute als sluitstuk van het fietsroutenetwerk dat zodoende (quasi) vervolledigd is                  |
| 2010 | plaatsen van de eerste fietskluizen in de binnenstad                                                                  |
| 2012 | opening fietsenparking 't Zand                                                                                        |
| 2012 | opening fietsbrug over de Expresweg (Koning Albert I-laan)                                                            |
| 2012 | opening brugjes Smedenpoort                                                                                           |
| 2013 | aanstelling fietsambtenaar (tot 2018 – functie niet langer weerhouden binnen het personeelskader)                     |
| 2014 | lancering van het concept 'fietsostrade' door de Vlaamse overheid en de Vlaamse provincies (de huidige 'fietsnelweg') |
| 2014 | plaatsen van openbare fietspompen                                                                                     |
| 2014 | opening balkonrotonde                                                                                                 |
| 2014 | introductie Blue-Bike aan het station                                                                                 |
| 2015 | eerste bakfietsparking                                                                                                |
| 2015 | eerste fietstaxi's                                                                                                    |
| 2015 | Fietsplan Brugge                                                                                                      |
| 2016 | proefproject met fietsstrook ('diamantjes' – fietsgeleiding in BEV-straten) in de Hoogstraat                          |
| 2016 | eerste fietsstraten in Brugge (Werfstraat en Veldstraat)                                                              |
| 2016 | opening fietsenparking Markt                                                                                          |
| 2017 | eerste fietssuggestiestroken (Vossensteert)                                                                           |
| 2017 | fietsers- en voetgangerstunnel onder de Koning Albert I-laan (zijde Sint-Michiels)                                    |
| 2017 | eerste voetsteunen voor fietsers aan het kruispunt Guido Gezellelaan x Smedenstraat                                   |
| 2017 | Test-Aankoop – De Standaard roepen Brugge uit tot dé fietsstad van Vlaanderen                                         |
| 2017 | nieuwe fietsbrug (Jonckheere-fietsbrug) over het kanaal Gent-Oostende                                                 |
| 2018 | opening 2e fietsenparking 't Zand                                                                                     |
| 2018 | goedkeuring visienota fietssnelweg F31 Brugge-Zeebrugge                                                               |
| 2018 | opening Passantenbrugjes (Boeveriepoort) met eerste fietstelpaal                                                      |
| 2019 | aanvang studie kustfietssnelweg F34                                                                                   |
| 2020 | de fietsparking aan het station wordt uitgebreid tot 6.000 plaatsen                                                   |
| 2020 | voorstelling studie fietsring FR30 – fietsnetwerk 2.0 Brugge                                                          |

## 2.5.2 Reflectie: hoe Brugge de fietsstad van Vlaanderen werd

### JAREN 1950 – JAREN 1970: LEVE HET POST-PRINCIPE

De fiets legde een hobbelig parcours af als vervoermiddel. In het begin was het louter een luxespeeltje voor rijke enthousiastelingen. Na de Eerste Wereldoorlog werd de fiets gemeengoed en erg populair als vervoermiddel in onze vlakke streken. [...] Vanaf de economische boom van de jaren vijftig werd de auto hét statussymbool en werd de publieke ruimte heringericht. Aan fietsers dacht men hierbij niet, tenzij met enige minachting. Het waren spelende kinderen of mensen die zich geen wagen kon veroorloven. En ze reden in de weg!

Leroy et al, 2015, Vooruit met de Fiets! – De fietsersbeweging in Vlaanderen en Brussel

Zoals elders in Vlaanderen, is fietsen in de jaren 1950 en 1960 het kneusje van de verkeersklas. Verblind door het voortgangsgeloof moet de fietser plaats ruimen voor Koning Auto. Ook zo in Brugge, waar het POST-tijdperk aangebroken lijkt. Zelfs de voetganger staat sterker in de schoenen. Zo moeten fietsers vanaf 1974 afstappen aan de Smedenpoort. De politieverordening (22/10/1974) spreekt voor zich:

**Overwegende dat het noodzakelijk is de doorgang van de Smedenpoort te verbieden voor fietsers komende uit de richting Sint-Andries om het verkeer aan de verlichtingssignalisatie vlotter te doen verlopen.**

Ook het Structuurplan (1972) redeneert met eenzelfde paardenbril op. De publiekssamenvatting stelt het als volgt:

**Verkeer dekt 2 even belangrijke elementen: de voetganger en de wagen. Een goed verkeersmodel vermindert het konflikt tussen de voetganger en de wagen.**

Nochtans erkent het Structuurplan wel het grote potentieel van de fiets in het compacte centrum:

**De ervaring heeft aangetoond dat men zich in de binnenstad met een rijwiel meestal sneller verplaatst dan met een autovoertuig. Zowel de beperkte diameter van de binnenstad als het stratenpatroon zijn bevorderlijk voor een nuttig gebruik van de fiets. Een rijwiel veroorzaakt minder verkeershinder inzake snelheid en geluid. Aldus zou het gebruik van het rijwiel in vervanging van het autovoertuig het stadsbeeld gunstig wijzigen en een rustiger sfeer scheppen.**

Teneinde het gebruik van de fiets in de binnenstad aan te moedigen zou bij wijze van experiment uitzondering voor dit voertuig gemaakt kunnen worden in de straten met éénrichtingsverkeer.

Het idee van 'beperkt eenrichtingsverkeer' (waarbij fietsers in beide richtingen mogen rijden) in de binnenstad wordt gelanceerd. Maar de hoop van menig Brugs fietser wordt al snel de kop ingedrukt door een negatief advies van de hogere overheid. In de praktijk verandert er dan ook niks. Integendeel: na de invoering van het eerste circulatieplan (1978) moeten fietsers samen met de auto de nieuwe lussen volgen.

**Een fietser moet vandaag in Brugge een cyclocrosser zijn: een eindje fietsen en dan weer lopen, met de fiets aan de hand. De omwegen die men de wielrijders oplegt zijn vaak zeer groot.**  
Het Volk, 05/06/1978

De vraag rijst of het BEV wel ter harte verdedigd werd door het stadsbestuur. Of het negatief advies van de nationale overheid geen doorgetelefoneerd één-tweetje was. Of de frase in het Structuurplan meer was dan het bewijzen van lippendienst. De politie is alleszins niet rouwig om het "njet" en pleit zelfs – in lijn van de toen gangbare visie en de analyse van de hogere overheid – voor een opvoeding van de fietser.

**Hogere overheid fluit het stadsbestuur terug om alle straten in beide richtingen open te stellen verwijzende naar "het verwachte ongedisciplineerde gedrag van fietsers die meteen een werkelijk gevaar op de weg zouden betekenen**  
Het Laatste Nieuws, 1/03/1978

Lastige Bruggeling: [...] Toch had men [ in de Vlamingsstraat en de Smedenstraat ] plaats voor een fietspad, men heeft echter parkeerplaatsen verkozen. [ Commissaris ] Debree: Het autoverkeer moet daar de snelheid van de fietser volgen, maar de fietser heeft geen lef en de autobestuurder geen respect. [...] De weggebruiker is een masochist die weet dat het beter kan, maar toch liever anders doet. Met een fietsroute zou dat hetzelfde zijn. Een fietser kiest de weg die hem het best uitkomt, hij bekommert zich niet om die fietsroute.

LB: Tenzij Brugge prioritair kiest voor de fietsers?  
Debree: In zijn totaliteit? Dan moet je heel het verkeersbeleid en concept van het binnenstedelijk verkeer gaan omkeren. Denk eens na: dan stem je alles af op die enkele momenten – zoveel minuten voor acht en een korte periode na 4 uur - en dan is 't gedaan. Overdag rijden er fietsers, maar toch niet zoveel om heel het concept daarop te enten.  
Hoofdkommissaris De Bree verdedigt de keuzes in De Lastige Bruggeling (1981, jr 7, nr 7)

#### JAREN 1980: DE BRUGSE FIETSER LAAT VAN ZICH HOREN

Een circulatieplan, het eerherstel van de kassei ... de fietser krijgt de perceptie het kind van de rekening te zijn in de binnenstad. In de deelgemeentes voelt de

Brugse fietser zich evenmin welkom. Fietsinfrastructuur is schaars en beperkt zich veelal tot enkele witte strepen verf op een overgedimensioneerde steenweg. Aan kruispunten voelt de fietser zich een echte zwakke weggebruiker.

Geïnspireerd door de Nederlandse fietsbeweging klinkt onder andere vanuit het roemruchte Cactus en de Lastige Bruggeling de stem voor een fietsbeleid steeds luider. De Brugse Groene Fietsers (met dank aan pater Versteyleylen), de Brugse Belangengroep voor Fietsers en vervolgens Fietsoverleg Brugge (de latere Fietsersbond Brugge) komen ten tonele. Ludieke acties als rammeltochten en fietselingen tonen dat de Brugse fietser toch niet zo eenzaam is.

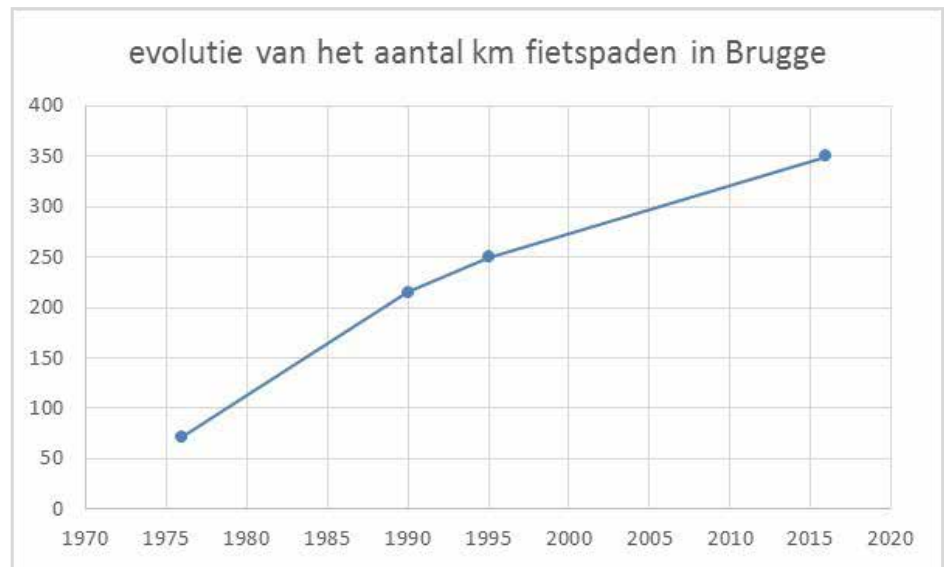
**Laten we immers eerst eens kijken waarom éénrichtingsverkeer werd ingevoerd. Omwille van: bevorderen van de doorstroming, bevorderen van parkeergelegenheid, beperken van doorgaand verkeer, straten die te nauw zijn ... Uit deze redenen blijkt dat het hier meestal om een "auto-situatie" gaat. De fiets is nooit verantwoordelijk voor deze problemen, maar wordt wel het eerste slachtoffer van de "oplossing".**  
Brugse Belangengroep voor Fietsers in: Brugsch Handelsblad, 31/01/1986

Onder het motto 'Brugge Fietsstad' vraagt de beweging om een volwaardig fietsbeleid. Het stadsbestuur blijft niet doof en smeedt plannen, al verraden de initiatieven die volgen dat fietsen een tweede viool blijft spelen, dat het POST-principe blijft primeren. Zo ligt de nadruk op het toeristisch-recreatief fietsverkeer met onder andere de opening van het Kerkebeekpad (waarvoor de Kerkebeek letterlijk ondergronds gaat). Sappig detail: zoals in 1911 toen onder de vlag Dienst der Wandelingen, is het andermaal de Groendienst die bij het Kerkebeekpad het voortouw neemt. De Wegendienst die houdt zich bezig met het echte wegbeheer ... of zo leest de fietser toch tussen de regels.

#### JAREN 1990 - HEDEN: NAAR EEN VOLWAARDIG BRUGS FIETSBELEID

Als reactie op de aanzwellende kritiek op het afwezige mobiliteitsbeleid geeft het stadsbestuur eind jaren 1980 opdracht aan Groep Planning om een Verkeerleefbaarheidsplan op te maken. Het studie bureau presenteert in 1990 haar werkstuk, waarbij deelrapport 3 inzoomt op het fietsverkeer (en maatregelen voor personen met een beperking). Het rapport is eerder beschrijvend van aard en brengt de fietsstromen en de knelpunten in kaart. Vanuit de krachtlijn "verdere uitbouw en afwerking van veilige, comfortabele en korte fietsroutes [...] wordt een lans gebroken voor de realisatie van een gebiedsdekkend fietsroutenetwerk. In 1992 wordt dit vertaald in een eerste Fietskaart van Brugge. Over meerdere legislaturen

wordt vervolgens dit netwerk ook effectief uitgerold, zodat in 2010 het netwerk effectief voltooit raakt. En ook in de binnenstad krijgt de fietser dankzij het (weliswaar stapsgewijs) invoeren van beperkt eenrichtingsverkeer eerherstel.



bron: De Lastige Bruggeling (1976), Verkeersleefbaarheidsplan (1990), Jaarverslag (1995) en FietsFacts (2016) (eigen verwerking)

Niet alleen het aantal fietspaden maar ook de kwaliteit ervan stijgt. Dit is zeker ook een verdienste van het hogere beleidsniveau. De regionalisering van de bevoegdheid 'mobiliteit' zorgt voor een nieuwe wind. Het STOP-principe wordt decretaal vastgelegd. Een Vademecum Fietsvoorzieningen (2002) legt de lat hoog. Zo worden – afhankelijk van het snelheidsregime – verhoogd gesitueerde dan wel afgescheiden fietspaden de norm. Voeg hierbij nog prestigieuze investeringen in kunstwerken zoals de Conzett-brug (2002) en Brugge wordt een echte fietsstad. Meteen het signaal voor het stadsbestuur om zich de slogan 'Brugge fietsstad' (oorspronkelijk een oproep en zelfs een verwijt vanuit het middenveld) eigen te maken via een heuse citymarketingcampagne (2007).

Het lokaal fietsroutenetwerk mag dan wel af zijn, de ambities zijn niet getemperd. Integendeel zelfs. Met de opmaak van het Masterplan Fiets voor de haven van Zeebrugge en omgeving (2010) verruimt de horizon. In 2015 volgt zelfs een Fietsplan.

**Binnen het plan worden de grote lijnen uitgezet om onze stad fietsvriendelijker te maken. We willen het fietsgebruik in Brugge meetbaar verhogen. Het fietscomfort moet beter en nog meer inwoners kunnen de fiets als standaard vervoersmiddel gaan gebruiken. Veiligheid en fietscomfort zijn daarom kernwoorden.**

Fietsplan, 2015

Fietsbeleid ontgroeit meer en meer het discours als zou dit 'slechts' slaan op de inrichting van fietspaden. Zo krijgt het fietsparkeren, in bijzonder in de historische binnenstad, meer aandacht. Bewoners maken kennis met de fietstrommel, bezoekers met ondergrondse fietsenstallingen ('t Zand, 2012 en Markt, 2016). Het stadsbestuur zet sterk in op flankerende maatregelen: fietspompen (2014) en voetsteunen voor fietsers (2017) verschijnen in het straatbeeld.

Ook de hogere overheid zit niet stil en lanceert in 2014 het concept 'fietsostrades', de latere "fietssnelwegen". In Brugge krijgt de visievorming op de F31, tussen Brugge en Zeebrugge, prioriteit en vervolgens de F34, tussen Oostende en Zeebrugge. In 2019 lanceert het stadsbestuur aanvullend het idee van een fietsring onder de werktitel FR30. En hoe ingrijpend de elektrische fiets – die afstanden tot 15 km binnen fietsbereik brengt (in plaats van een actieradius van 5 km voor de klassieke fietser) – het mobiliteitslandschap zal hertekenen is nog de vraag. Het verhaal van Brugge Fietsstad is nog niet ten einde.

## 2.6

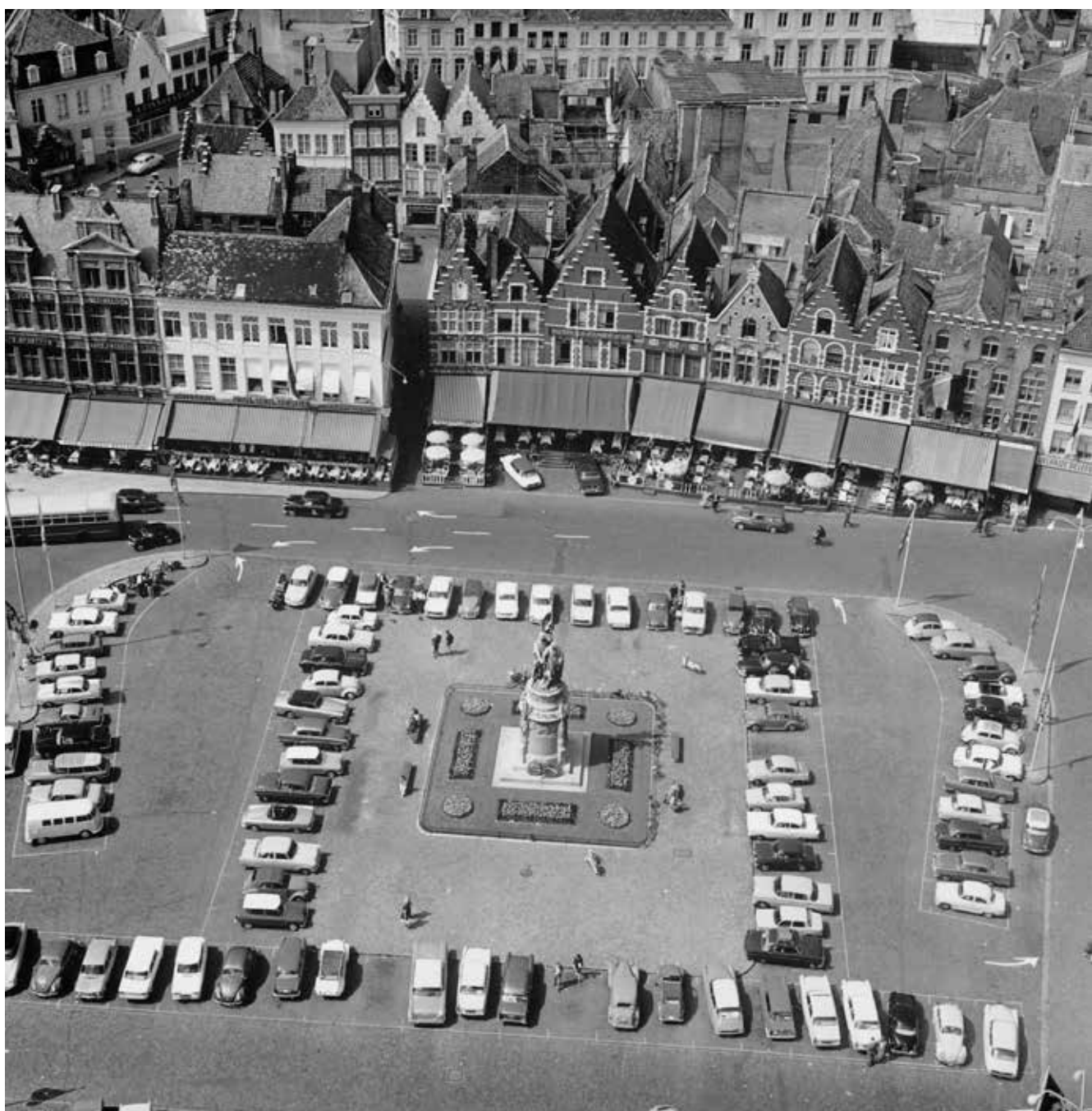
# Kanalen en bruggen

### 2.6.1 Tijdsreeks

- 1963 eerste afspraken met (toenmalig) Dienst van Bruggen en Wegen over het draaien van de bruggen (er werd bepaald dat het verkeer normaal dient te zijn vooraleer een brug een tweede maal gedraaid zou worden waarbij een brug hoogstens 10 minuten gedraaid mocht blijven)  
Uit verslag van onze agent [...] blijkt dat de Gentpoortbrug op 10 juni 1965 gedurende 17 minuten, nl. van 17.55 tot 18.12 gedraaid bleef. [...] De file auto's stond tot de Rozenhoedkaai. De agent vroeg aan de brugwachter te wachten om andermaal de brug te draaien tot het verkeer zou genormaliseerd zijn. De brugdraaier stoorde zich echter aan dit verzoek niet en te 18.15 werd de brug andermaal gedraaid tot 18.21u.  
interne nota van de hoofdcommissaris aan de burgemeester, 1965
- 1965 gemeenteraad keurt plan goed voor dempen Coupure  
Wij zijn de mening toegedaan dat de waterweg Coupure – Predikherenrei alle belang voor de scheepvaart verloren heeft en dat het gewenst is de binnenrei [...] te dempen om aldaar een ruime laan met toegangsweg en geschikte parkeergelegenheid aan te leggen. [ in concreto voorziet het plan in 32 ppl voor wagens en 44 ppl voor toeristenbussen ]  
Gemeenteraadszitting 30 juli 1965
- 1972 collegebesluit "tegen de verbreding der Brugse omwallingen voor bevaarbaarheid tot 2000 ton"
- 1972 het Structuurplan oppert, in lijn met de opmaak van de Richtlijnen – de voorbereiding van de gewestplannen, het stadsregionale idee van een nieuwe binnenvaartontsluiting voor Zeebrugge  
Het alternatief bestaat erin de afleidingsvaart tussen Merendree en Heist op 2.000 ton te brengen en het afbuigen van dit kanaal naar het Boudewijnkanaal (Brugge-Zeebrugge) te verwezenlijken.  
Brugge, 1974, jr 10 nr 39
- 1973 start sanering van de Reien (eind 1983, totale investering van 1,5 miljard BEF)
- 1981 nieuwe Dampoortbrug
- 1982 nieuwe gemechaniseerde Gentpoort ter vervanging van de handbediende ophaalbrug, met rijstrook naast de poort, het plan voor het dempen Coupure (met een nieuwe brug over de ringvaart) verdwijnt van de tekentafel
- 1982 nieuwe Warandebrug
- 1992 ontdebelling Kruispoortbruggen met een in- en uitgaande brug
- 1992 in de marge van het actieplan 'Brugge Ademt' worden denksporen verkend voor o.m. het invoeren van spertijden (7u45 – 8u30, 11u45 – 12u30, 15u45 – 17u45), het respecteren van een 15' venster tussen openen van bruggen, het nog sterker groeperen van schepen, ... [ het is echter niet duidelijk of deze afspraken ook doorgevoerd werden, nvda ]
- 1994 nieuwe Katelijnepoortbrug
- 1994 2 voetgangersbruggen aan de Buffelbrug
- 1996 pleidooi Noorderkanaal laait weer op
- 2001 Maatschappelijke ImpactStudie (MaIS) over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via het binnenwater
- 2002 fietsersbrug aan de Coupure (Conzett-brug)
- 2004 coördinatie van de bruggen (introductie spertijden en afspraken rond groeperen van schepen)
- 2006 studie verkeersmanagementsysteem
- 2008 start van de eerste estuaire vaart-verbinding tussen Zeebrugge en Meerhout
- 2011 realisatie dynamische bebording geven aan welke bruggen open staan
- 2011 nieuwe Scheepsdalebrug
- 2012 fietsers- en voetgangersbruggen Smedenpoort



- 2013 protest tegen 'Bruggenellende' / 'Bruggenmiserie' neemt toe  
 2013 akkoord over spertijden tussen Waterwegen en Zeekanaal (thans Vlaamse Waterweg) en stadsbestuur, ingevoerd in 2014 en definitief goedgekeurd in 2016  
 2014 start project Stadsvaart  
 Het verkeer op het water én op de weg verbeteren: dat is de dubbele doelstelling van het project Stadsvaart. Maar om die vaart bevaarbaar te maken voor schepen van maar liefst 110 meter lang en ruim 11 meter breed. Zal de ringvaart stevig hertekend moeten worden. De nieuwe vaart zal happen wegnemen uit de Vesten, uit de ring, of een beetje uit allebei en nagenoeg alle bruggen zullen aangepast moeten worden.  
 Het Nieuwsblad, 16/09/2015  
 2016 defect aan één van de Kruispoortbruggen  
 2018 tijdelijke Kruispoortbrug  
 2019 renovatie Canadabrug, incl. 2 fiets- en voetgangersbruggen uitgevoerd als (toen 's werelds langste) composietbrug



## 2.6.2 Reflectie: hoe Brugge worstelt met haar water-heden

Water bracht de stad tot bloei en bepaalde het uitzicht van de streek, maar water dwars door de stad is niet altijd evident. Mobiliteitsbehoeften veranderen, ook op onze waterweg.

Brugs Handelsblad, 04 10 2019

Wie Brugge zegt, zegt water en watertransport. Eertijds met koggen, vandaag met binnenschepen. Echter – oh paradox – rond Brugge knelt juist het schoentje. De ringvaart is gedimensioneerd op klasse IV-schepen (1.350 ton), terwijl vandaag klasse Va-schepen (tot 3.000 ton) de norm zijn. Het is een oud zeer, want de ontsluiting van de zeehaven van Brugge via de binnenwateren kent hierdoor een marginaal aandeel. Al 50 jaar langt woedt de discussie over een nieuw Noorderkanaal, geënt op het Leopold- en Schipdonkkanaal. En net zo lang woedt er discussie over de Brugse ringvaart. Of er een verbreding kan of zelfs moet komen. Of de bruggen meer of juist minder open moeten. Het resultaat? Na 50 jaar zijn er afspraken over de bediening van de bruggen, om de ergste 'brugge(n) miserie' te vermijden, maar ligt een verbreding van de ringvaart nog steeds bijzonder gevoelig.

### UITSMIJTER: TE LAND, TER WATER EN STEEDS IN DE LUCHT

Wie Brugge zegt, zegt Venetië van het Noorden. Al gebiedt de eerlijkheid te vermelden dat er slechts 37 Brugse bruggen in het straatbeeld zijn. Al zouden ook volledigheidshalve onzichtbare bruggen, verdwenen onder het straatplaveisel, als de Wisselbrug en de Kraanbrug, vermeld kunnen worden. (Beernaert, 2002) Al kunnen sinds kort ook tal van nieuwe fietsbruggen – met dank aan de Vlaamse overheid – opgesomd worden:

- 2002 realisatie Conzett-brug (Coupure) als onderdeel van de Vesten-fietsroute
- 2009 realisatie fietsersbrug over de Expresweg t.h.v. Tillegemstraat
- 2012 realisatie voetgangersbruggen Smedenpoort
- 2012 realisatie fietsbrug ('vorkbrug') over Expresweg t.h.v. Koning Albert I-laan
- 2013 realisatie fietsbrug Zuidervaartje
- 2017 realisatie Jonckheere-fietsbrug over het kanaal Gent-Oostende, sluitstuk N31-fietspad
- 2018 realisatie Passantenfietsbrug t.h.v. de Boeveriepoort met fietstelpaal
- 2019 voorontwerp voor een nieuwe beweegbare fietsers- en voetgangersbrug aan Steenbrugge
- 2019 het stadsbestuur lanceert het idee van een nieuwe landschapsbrug over de R30 t.h.v. het station
- 2020 opstart haalbaarheidsstudie voor een fietsersbrug over de N31 t.h.v. Zandstraat

## 2.7

## Inspraak / Informatie

### 2.7.1 Tijdsreeks

- |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1965 | oprichting Marcus Gerards-stichting als reactie op een ontbrekend erfgoedbeleid                                                                                                                                                                                                                                        |
| 1974 | start stadskrant Lastigen Bruggeling                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 1977 | principesbeslissing oprichting Ombudsdienst (echter bij gebrek aan geschikte kandidaten, sterft dit een stille dood)                                                                                                                                                                                                   |
| 1977 | brochure 'Brugge Nu en Straks' met toelichting bestuursakkoord                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 1981 | de eerste Fietskrant, een uitgave van Cactus '80 vzw en de Brugse Belangengroep van fietsers                                                                                                                                                                                                                           |
| 1983 | eerste Fietseling door de Brugse Belangengroep van fietsers<br><b>Een fietseling is een happening per fiets die erin bestaat een grote groep fietsers in een verkeerspatroon dat helemaal op fietsers berekend is, strikt de verkeersregels gaat toepassen en daardoor het (auto)verkeer finaal in de knoop rijdt.</b> |
| 1981 | reglement voor de wijkwerking                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 1981 | opening stedelijke informatiedienst (eerste in België)                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 1982 | de Werkgroep Verkeersleefbaarheid (in de schoot van de vzw Cactus) lanceert haar 'Blauwdruk voor een Leefbaar Brugge'                                                                                                                                                                                                  |
| 1990 | oprichting Fietsoverleg Brugge                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 1990 | actie 'SOS voor een Leefbaar Brugge'                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 1990 | publicatie 'Witboek van een beleid – De inzet voor een leefbaar en levend Brugge' als antwoord vanuit het stadsbestuur op de SOS-actie                                                                                                                                                                                 |
| 1991 | eerste Brugse Rammeltocht                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 1992 | 'Brugge, word wakker'-publicatie van Lastige Bruggeling Eric Van Hove                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 1992 | reglement op een behoorlijk en open bestuur, wordt van kracht en geeft Bruggelingen een duidelijk kader om hun inkijk-, informatie- en inspraakrecht uit te oefenen                                                                                                                                                    |
| 1996 | Fietsoverleg Brugge treedt officieel toe tot de Fietsersbond vzw                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 1997 | Brugse Wegentelefoon                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 1998 | in dienst treden van Brugge's eerste Ombudsman                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 2004 | opening Mobiliteitswinkel n.a.v. lanceren van het eerste Mobiliteitsplan                                                                                                                                                                                                                                               |
| 2014 | opstart Toekomst van Brugge-participatietraject                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 2019 | Buurt aan de Beurt, het nieuwe College gaat langs bij de diverse Brugse wijken                                                                                                                                                                                                                                         |

## 2.7.2 Reflectie

### OVER LASTIGE BRUGGELINGEN EN EEN STADSBESTUUR OP Z'N QUI-VIVE

Het Structuurplan was hét startschot voor mobiliteitsplanning in Brugge. De rol van de Stichting Marcus Gerards kan hierbij niet overschat worden. De stichting zette de discussie over het erfgoedbeleid – en bij uitbreiding over de visie op de historische binnenstad – op scherp. Het stadsbestuur moest kleur bekennen ... en deed dit met verve via het Structuurplan.

De kracht van een mondige burger ervaart het stadsbestuur ook via de stadskrant De Lastige Bruggeling (1974 – 1982).

Het progressieve maandblad bijt zich vast in dossiers over grondspeculatie, schimmige relaties tussen stadsbestuur en vastgoedmakelaars, bedrijven die de gezondheid van de omwonenden bedreigen, vereenzaming, massatoerisme dat de bewoners laat vervreemden van hun eigen stad... De Lastige Bruggeling ademt de geest van mei 1968, de jongerenrevolte die Parijs en Leuven op zijn kop zet. De geestdrift en energie, die daarbij vrijkomt, kristalliseert vier jaar later in Brugge in de vorm van Cactus café. Aan de toog worden allerlei plannen gemaakt en vrijwilligers gevonden voor het realiseren van die projecten. Ook de Brugse afdeling van de Antwerpse volkshogeschool Elcker-Ik vindt zijn thuisbasis in Cactus café. Tijdens de zomer van 1974 organiseert Elcker-Ik Brugge een trip naar Amsterdam. De deelnemers ontmoeten er heel wat progressieve actiegroepen en maken kennis met de principes en de praktijk van burgerparticipatie. Ze bezoeken ook de redactie van de alternatieve stadskrant De Lastige Amsterdammer, die de milieu- en verkeersproblemen in die stad aan de kaak stelt.  
bron: <https://www.verrijkjekijkopbrugge.be/>

Dat de Bruggeling het beleid met kritische blik opvolgt, blijkt ook eind jaren 1980. Nieuwe grote hotels schieten als paddenstoelen uit de grond. Grootchalige nieuwbouwprojecten, onzorgvuldige restauraties en de sloop van historische panden scheppen de perceptie als zou het stadsbestuur de ideeën van het Structuurplan laten varen. De bouw van het Crown Plaza-hotel op de Burg doet de spreekwoordelijke emmer overlopen. De (affiche)campagne 'SOS voor een leefbaar Brugge' (1990) gaat van start. Met grote bijval, want burgemeester Van Acker ziet zich genoodzaakt het beleid te verdedigen met een 'Witboek van een beleid – De inzet voor een leefbaar en levend Brugge'. Premissen uit het Structuurplan worden bevestigd, net zoals het concentratiemodel voor het toerisme in de Gouden Driehoek wordt scherpgesteld. Later volgt zelfs een hotelstop in de binnenstad.

Ook bij journalist Eric Van Hove leeft de bekommernis voor een leefbare stad. De Bruggeling kruipt in de pen met het pamflet "Brugge, word wakker". Hij bepleit het verleggen van de klemtoon "van sfeer-stad naar kultuurstad" en zaait zo de kiem voor de realisatie van een concertgebouw en de Brugse kandidatuur voor Europese cultuurhoofdstad 2002.

Op mondige burgers die zich specifiek buigen over mobiliteitsthema's is het wachten tot de jaren 1980, wanneer de ontwakende fietsbeweging de afwezigheid van een fietsbeleid laakt. In Sint-Michiels en Sint-Andries hekelen actiegroepen de Expresweg als 'dodenweg'. Eind jaren 1980 duiken Studies en Aktiekomitees op met dank aan de katholieke ACW-zuil. Ze ageren vanuit hun deelgemeente op nieuwe plannen, zoals de heraanleg van de Koning Albert-laan tot een 2 x 2-profiel. Ze lanceren eigen voorstellen. Niet toevallig komt het stadsbestuur begin jaren 1990 met beleidsdocumenten als het Verkeersleefbaarheidsplan (1990) en het actieplan Hart voor Brugge (1992).



## ZOOM: DE BEGINNEN VAN DE BRUGSE FIETSBEWEGING

- 1981 de eerste Fietskrant (een uitgave van Cactus '80 vzw – Brugse Belangengroep van fietsers) verschijnt
- 1983 eerste Fietseling door de Brugse Belangengroep van fietsers
- 1982 de Werkgroep Verkeersleefbaarheid (in de schoot van de vzw Cactus) lanceert haar 'Blauwdruk voor een Leefbaar Brugge'

De werkgroep ontstond zowat anderhalf jaar geleden, vanuit de bekommernis om de situatie van de fietser in het verkeer. Naar aanleiding van een vormingscyclus die door de werkgroep in samenwerking met Volkshogeschool werd georganiseerd, is gaandeweg duidelijk geworden dat het niet langer steek hield om de problemen van de fietser los van totale verkeersproblematiek te benaderen. De wens groeide dan ook om een samenhangend geheel van voorstellen naar voor te schuiven. Toegegeven dat we ook als vol aanzien wilden worden en wilden aantonen dat een groep gewone stervelingen een degelijke inbreng kan hebben.

Bonneure et al, 1982

- 1986 oprichting Fietsoverleg Vlaanderen (de latere Fietsersbond vzw)
- 1990 oprichting Fietsoverleg Brugge (op de eerste bijeenkomst nog de werkgroep 'Zwakke Weggebruiker' als werktitel)
- 1990 eerste Brugse Fietseling 'Voor een fietsvriendelijker verkeersbeleid', 1.200 deelnemers incl. Minister Sauwens tekenen present en onderschrijven de vraag voor o.m. een veilig, vlot en comfortabel fietsverkeer en terugdringen van het autoverkeer, de slogan 'Brugge Fietsstad' wordt gelanceerd als een appel aan het stadsbestuur om van stad Brugge een echte fietsstad te maken
- 1990 publicatie eerste fietskrant (tot 1997) van Fietsoverleg Brugge

Begin dit jaar kwam op initiatief van de Volkshogeschool een 8-tal mensen bij elkaar. Ze besloten om op zoek te gaan naar een weg om de almaar groeiende ontevredenheid van fietsers te bundelen en naar buiten te brengen. Er werd gekozen voor het oprichten van een fietsbond: een onafhankelijke leden-organisatie waar bewuste fietsers kunnen bij aansluiten. [...] Het aksent ligt daarbij dus op de signaalfunctie en minder op de studie, dat is voer voor verkeersdeskundigen. [...] Wat FOB wil is dat de zwakke weggebruiker het uitgangspunt wordt voor het verkeersbeleid.

Fietskrant, jr 1, nr 1, 1990

- 1991 eerste Brugse Rammeltocht
- 1991 Tweede Brugse Fietseling onder de noemer 'Vlugger met de fiets', met een pleidooi voor het aanpassen van het wegdek i.f.v. het fietsverkeer, invoeren van beperkt éénrichtingsverkeer, inrichting van volwaardige aaneengesloten en bewegwijzerde fietsroutes
- 1992 Derde Fietseling, 'Vrijer op de fiets – Veiliger fietsen in Groot-Brugge'
- 1993 Vierde Fietseling, 'In de ban van de ring' met o.m. vraag voor een veilig en comfortabel fietspad langsheen de hele ring, veilige en comfortabele inrichting van kruispunten, maximale realisatie van een binnenring voor fietsers
- 1994 Vijfde Brugse Fietseling, 'De stem van de fietser'
- 1995 oprichting van de Fietsersbond vzw
- 1996 Fietsoverleg Brugge treedt officieel toe tot de Fietsersbond vzw
- 1997 Zesde Brugse Fietseling, 'Mag het ietsje meer zijn?', met o.m. de vraag voor de realisatie van een zone 30 in alle woongebieden, de vraag voor een heus fietsbeleid (o.m. een fietsambtenaar), pleidooi voor een fietsweg voor elke autoweg
- 1997 het stadsbestuur lanceert de slogan 'Brugge Fietsstad' en claimt kortom dat de stad een fietsstad is
- 1998 Testaankoop bestempelt Brugge en Hasselt als 'fietssteden van het jaar'.





Tot op vandaag heeft de Bruggeling het hart op de tong. Al verschoof de focus richting sociale media en deemsterden in de jaren 2000 de meeste actiegroepen weg. Het idee van een bottom-upbeweging leeft sowieso zeer sterk bij de burgers én bij het bestuur. Zo ging aan het Mobiliteitsplan (2016) een ambitieus participatietraject vooraf. En wanneer burgemeester De fauw aantreedt, gaat het nieuwe college in 2019 de Brugse wijken in onder de vlag 'Buurt aan de Beurt'.

Wie de teksten van deze mondige burgers bekijkt, ontdekt naast beleidskritiek bovenal ook een liefde voor stad, wijk en straat. Zoals de Brugse zanger Benny Scott zong: "k en Brugge in m'n erte, de schonste stad van 't land [...] M'n Brugge is 'n doombild uut duuzend en één nacht". Kritiek is nooit gratis en altijd in de geest van de middeleeuwse koopmansfamilie Gruuthuse die als lijfspreuk 'plus est en vous' had. Het beste moet nog komen. De lat moet nog wat hoger.

Bruggeling zijn is immers veel meer dan een kwestie van geboorte, van dialect of van humor. Het is een geesteshouding, een 'state of mind', een manier van denken en leven die maakt dat mensen – al niet dan niet geboren Bruggelingen – zich hier in deze stad thuisvoelen, geestelijk in harmonie zijn met de omgeving, en hier hun echte vaderstad vinden. Andries Vandenabeele, oprichter Marcus Gerards en dan schepen, Burgerwelzijn, 27/11/1980

Tot op vandaag wordt de Bruggeling gekarakteriseerd als:

- gestadig en vastberaden
- zeker van zichzelf zonder opdringerig te worden
- werkzaam en toch spotlustig
- eerbiedig maar niet onderdanig Caestecker & Keppler, 1983, Brugge: straten en pleinen

#### VAN INFORMATIE NAAR PARTICIPATIE, HOE HET STADSBESTUUR DE PARTICIPATIELADDER BEKLAM

Het Brugse stadsbestuur leerde met vallen en opstaan de noodzaak van een participatief beleid. Bovendien is het zo dat (naar: Claeys, 2018) de Bruggelingen dan wel de richting mee bepalen, het was en is het stadsbestuur dat het tempo bepaalde.

Wie doorheen archiefstukken bladert, ziet bovenal ook dat de invulling van het concept 'inspraak' de voorbije 50 jaar sterk evolueerde.

Een plan kan rijper worden door daadwerkelijke medewerking van de particuliere gebruiker. Inspraak kent twee partijen en twee richtingen. Van de overheid naar de particulier en van de particulier naar de overheid. [...] Inspraak is niet mogelijk zonder dat de overheid klaar en duidelijk haar opties en inzichten in een plan neerlegt. Het is anderszijds weinig gewenst dat de particulier die





een deel van het plan zal moeten uitvoeren, niet ingelicht wordt over de inzichten van de overheid.  
Structuurplan, 1972

Inspraak stond in de jaren 1970 voor informatieverstrekking. Het was voorbehouden voor inspraakraden, die door een sterke verzuiling of professionele invulling met de rem op werkten.

Filosofische, religieuze, culturele, sociale en andere organisaties hebben in inspraakstructuren sedert jaren hun activiteiten. De verschillende verantwoordelijken (medepastors, onderwijzers, jeugdmonitoren, culturele werkers) kennen de bewoners en hun behoeften. Ze zijn hierdoor uitstekende spontane inspraakkanalen.  
Structuurplan, 1972

De voltallige CVP-ploeg die deze stad stevig in handen houdt en de zaken 'ip z'n Brugsch' aanpakt. Een absolute meerderheid, geen vorm van inspraak, geen kritiek ook: De Leiders weten wat hun volk nodig heeft.  
De Lastige Bruggeling, 1982, jr 7, nr 9 & 10

[ Reflectie op de Verkeerscommissie ] Een nogal heterogeen gezelschap bemant de verkeerscommissie. Er zijn vertegenwoordigers van de diverse politieke partijen, van de

handelsgebuurtekringen, van de derde leeftijd, mensen met technische bevoegdheden zoals de politiekommissaris, een vertegenwoordiger van het gemeenschappelijk vervoer, een politierechter en een advocaat.

De Lastigen Bruggeling, 1976, jr 3, nr 3

Na de tumultueuze verkiezingscampagne van 1976 (waarin de Lastige Bruggeling het beleid meermaals aan de schandpaal nagelde), speelt de nieuwe bestuursploeg open kaart met de publicatie 'Brugge Nu en Straks' (1977):

Een stad willen besturen van de ene dag op de ander ware onzinnig. Meer dan waar ook, is er daar een plan of doel noodzakelijk. Het gaat hier immers om de welvaart en de belangen van geheel de gemeenschap.

Het stadsbestuur klopt zich op de borst met een hervorming van de adviesraden, de aankondiging van een Ombudsdienst (1977, al zal het tot 1998 duren voor een Ombudsman aantreedt) en de oprichting van een stedelijke informatiedienst (1981). 'Inspraak' werd geïnstitutionaliseerd. De kritische burger die hoopt op medezeggenschap blijft echter op zijn honger zitten. Veelzeggend is de analyse in de laatste editie van de Lastige Bruggeling:

Het wordt dus tijd om een balans op te maken. De grote ideeën van de jaren zestig zijn niet verdwenen, ze zijn ingekapseld, hebben het bestaande bolwerk nog versterkt. Inspraak? Daar hebben we nu een informatie-ambtenaar voor. Milieu? Een stadsekoloog, mijn jongen. Dat is toch uniek voor België? Wat willen jullie nog meer? En dus blijf je ook met een gevoel van onbehagen achter. Doodgewone machteloosheid.

De Lastige Bruggeling, 1982, jr 7, nr 1 & 2

Het is dan ook niet echt verwonderlijk dat in de jaren 1980 lokale actiegroepen als paddenstoelen uit de grond schieten. In 1990 telt Groep Planning naar aanleiding van de inspraakronde over het Verkeersleefbaarheidsplan maar liefst 31 verkeersgroepen.

Het huidig systeem van bezwaarschriften kan niet onder het begrip participatie gerangschikt worden vermits er reeds een beslissing gevallen is vooraleer het openbaar onderzoek van start gaat. [...] In de meeste gevallen waar tegenwoordig zgn. participatiemomenten worden ingelast betreft het een procedure-na-beslissing: reële veranderingen zijn niet meer mogelijk.

Bonneure et al, 1982, Voor een verkeersleefbaar Brugge

Maar wij botsen op een onverstoorbare professional die het van de rationale politiek moet hebben, al de rest is "wishfull thinking". Geen tijd voor opsmuk, handjes schudden,...] Werken dus, 10 uur per dag.

Vanuit een bureau met bode en een dienstwagen met chauffeur: ver van de mensen. Socialisme zonder 't volk? [...] Van Acker heeft ook geen oog voor aktiegroepen en voor nieuwe sociale bewegingen die zich aandienen.

De Lastige Bruggeling, 1982, jr 7, nr 1 & 2

Het stadsbestuur blijft niet doof voor deze kritiek. Als het Verkeersleefbaarheidsplan (1990) en het actieplan 'Hart voor Brugge' (1992) gelanceerd worden, gaat dit gepaard met informatievergaderingen, door het stadsbestuur aangekondigd als 'voorlichtingsvergaderingen'. Een rondreizende tentoonstelling doet de diverse deelgemeentes aan. Bij het actieplan, dat onder andere een nieuw circulatieplan en bussenplan aankondigt, hoort ook een omstandige communicatiecampagne. Ook hier ging het om informatieverstrekking onder de vlag 'inspraak'. Burgemeester Van Acker (die in 1992 onverwacht overleden was en opgevolgd werd door Fernand Bourdon) verwoordde het zo:

**Betrokkenheid van de burger bij het beleid vind ik eigenlijk een beter woord dan het weinigzeggende woord inspraak en het betreft hier een fenomeen dat men van verschillende kanten moet benaderen. In de eerste plaats is er de openheid als beleidsmens tegen vooroordelen. [...] Het is gewoon logisch dat er op gemeentelijk niveau openheid is [...]**

Frank Van Acker, quote aangehaald in: Frank Van Acker, 1993, Hovart & D'Hondt

Niet toevallig zorgt het aantreden van burgemeester Moenaert in 1995 voor een trendbreuk. Gepokt en gemazeld in de ACW-beweging en actief in het verzet tegen de verbreding van de Koning Albert-laan, is hij niet doof voor de kritiek. Het beleid legt meer en meer rekenschap af. De totstandkoming van het Mobiliteitsplan is tekenend: een communicatiewerkgroep tekent een omstandig traject uit, met naast de obligate communicatie – informatie onder de vlag 'Brugge Ademt' met onder meer een themakatern in het nieuwe stadsmagazine Bruggespraak – ook consultatievergaderingen (voor scholen, culturele organisaties, bedrijven ...) en vijf hoorzittingen. Op basis van feedback hieruit wordt het plan bijgestuurd. Zo wordt de tijdsbeperking van de blauwe zone verruimd van de initiële twee uur naar vier uur. Na de definitieve goedkeuring voorziet de stad onder meer via een Mobiliteitswinkel in informatieverstrekking op maat van de individuele burger.

Vooral de vergadering voor de binnenstad was erg bewogen. In een bomvolle Biekorf – met ruim 300 aanwezigen – [...] werden de sprekers massaal onder vuur genomen door de aanwezigen, met vragen die vooral betrekking hadden over het bewonersparkeren en de blauwe zone in de binnenstad. Ondanks de aanwezigheid van een tolk voor doven en slechthorenden, had de discussie

soms veel weg van een dovemansgesprek.  
jaarverslag 2003, stadsbestuur Brugge

Stap voor stap wordt de deur opengezet voor participatie en zelfs co-productie. Zo reikten initiatieven als De Toekomst van Brugge (2014) en Buurt aan de Beurt (2018) beleidsideeën aan die de stadsadministratie verder bestudeerde en zelfs uitwerkte. In aanloop naar een nieuw mobiliteitsplan vinden in 2014 vier inspraakvergaderingen plaats waarbij ruim 3.000 ideeën verzameld worden. In 2015 volgen vier informarkten waar 1.500 Bruggelingen kennis maken met het ontwerp. Vele opmerkingen zitten verwerkt in het finale Mobiliteitsplan (2016). Het traject biedt burgers niet alleen inspraak over de voorgestelde oplossingen, maar betreft de burger ook van meet af aan, van bij de probleemanalyse. Of hoe burgers betrokken raken bij het integrale probleemoplossingsproces eigen aan mobiliteitsonderzoek.

Het verhaal van het Brugse (mobiliteits)beleid vertelt het verhaal van de participatieladder. Terwijl inspraak initieel verengd werd tot informatie – voorlichting (tot begin jaren 1990). Hoe vervolgens burgers geraadpleegd werden en zelfs plannen konden adviseren. Na de recentste initiatieven lijkt vandaag de deur op een kier te staan voor coproductie.



## HET SPANNINGSVELD INDIVIDUEEL VERSUS ALGEMEEN BELANG

De uitdrukking 'de burger is klant' betekent in de eerste plaats dat het gemeentelijk beleid ten dienste staat van de 'burger'. Het verkeersbeleid vormt geen uitzondering op deze stelregel. 'De burger is de klant' is niet hetzelfde als 'de klant is koning'. Het is niet de bedoeling dat het beleid ten dienste staat van individuele belangen.

Zuallaert et al, 1993

De archieven leren dat de grens tussen dienstbetoon en inspraak dun kan zijn. Het hoeft dan zelfs niet zo flagrant te zijn als bij het schandaal dat De Lastige Bruggeling in 1974 uitbracht over de realisatie van de Expresweg (zie 2.11.3). Het kan ook subtieler zijn. Beleidsmakers zijn zich hier uitermate van bewust.

Inspraak betekent dan weliswaar niet dat alle willetjes en eventuele grillen van de bevolking moeten worden ingewilligd, maar een gedegen beslissing kan slechts worden genomen wanneer alle betrokkenen écht zijn gehoord.

(toen) gemeenteraadslid Patrick Moenaert in een CVP-manifest over verkeer, 1988

Uit deze verkeersdiscussie en de vele die er op zouden volgen, heb ik alvast een grote les getrokken, namelijk niet te zwichten voor welke druk of kritiek dan ook, als je ervan overtuigd bent dat de zorgvuldig uitgedokterde maatregelen de best mogelijke zijn. Kan er zich iemand indenken dat er wél nog zou mogen worden geparkeerd op de Markt?

Moenaert, 2012, 100% voor Brugge

De evenwichtsoefening is des te moeilijker bij dialogen met belangengroepen. Vaak zijn deze ontstaan vanuit een specifieke invalshoek en vertegenwoordigen ze 'slechts' bewoners of handelaars en hun belangen. Belangen die diametraal kunnen staan ten opzichte van een algemeen belang (als zoiets al bestaat?). De kunst van inspraak is dan ook dat er een echte dialoog ontstaat. Eén waarbij zowel overheid als belangengroep inzicht krijgen in problemen en zo komen tot een breed gedragen draagvlak voor maatregelen. Zoals – dan – gedeputeerde Dirk De fauw op een RESOC-overleg begin jaren 2000 meedeelde: "Inspraak zonder inzicht leidt tot uitspraken zonder uitzicht."

Aktiegroepen zijn een verrijking voor de democratie. [...] Het is ook niet zelden zo dat aktiegroepen ontstaan bij mensen die rechtstreeks betrokken zijn bij één concreet probleem. Aanvankelijk betrachten zij dan de realisatie van een soort eigenbelang, maar na enige tijd groeit de som van dat eigenbelang uit tot algemeen belang.

Patrick Moenaert, voorzitter CVP-jongeren, Brugsch Handelsblad 31/08/1979

De standpunten van de Brugse handelaars en hun belangenorganisaties op het autoluwer maken van de binnenstad vormen de perfecte illustratie van deze these. Enigszins karikaturaal gesteld: een discussie over het evenwicht tussen een leefbare stad met handelaars (en – zo luidt de redenering – hun klanten met auto's) en een leefbare stad met minder auto's.

## HANDELAARS EN DE BRUGSE MOBILITEITSPLANNING: WOORDEN WEKKEN, VOORBEELDEN TREKKEN

Bij het eerste circulatieplan (1978) protesteren 200 Brugse handelaars voor het stadhuis bij de invoering van het circulatieplan, de vrees is dat hun klanten niet meer bij hun winkels zullen geraken ... en dus elders hun boodschappen zullen doen. De handelaars geloven ook niet in de aanleg van ondergrondse parkings.

Zoveel nieuwe parkeerruimte [ aan 't Zand ] is er niet nodig.

Zeker niet onder de grond.

E. Lowyck, voorzitter handelsgebuurtekring 't Zand

In een evaluatie van het circulatieplan in 1979 is de teneur eerder negatief:

Samenvattend kunnen we dus schrijven, dat het al dan niet drukker verkeer varieert van straat tot straat, alhoewel de helft der handelaars geen verandering in de verkeerdrukke ondervindt. 42% van de Brugse zelfstandigen ondervindt geen invloed van het nieuwe verkeersplan op het zakencijfer. Maar 41% ondervindt wel een ongunstige weerslag. 71% van de klanten ervaart de wijzigingen als onaangenaam. 62% van de zelfstandigen stellen één of andere wijziging voor: 38% is vóór verkeersvrije straten, 42% is er tegen.

bevraging NCMV (het latere Unizo) en Verenigde Handelsgebuurtekringen

In de pers kwam dit als volgt (wat meteen ook bewijst dat de vierde macht een cruciale rol speelt):

[ Het circulatieplan ] veroorzaakte daardoor een toe- en afname van de klantenstroom in vele straten. Dit zette uiteraard kwaad bloed bij de zelfstandigen die hierdoor een omzetverlies leden.

Burgerwelzijn, 14/06/1979

Een eerder negatieve teneur dus, versterkt door de pers, maar zeker niet eensluidend. Zo zien sommige handelaars ook al meteen de meerwaarde van een autoluwer centrum. Handelsgebuurtekring 't Beertje pleit in 1979 bijvoorbeeld voor meer groen en gaat zo dus mee in het discours van het stadsbestuur:

[...] Helaas zijn deze zo waardevolle pleinen vandaag de dag meestal herleid tot banale parkeerplaatsen zodanig dat waardevolle gevels of kleine merkwaardige monumenten helemaal niet meer tot hun recht komen en in een kunststad als Brugge betekent dat heel veel.

Burgerwelzijn, 31/05/1979

Ook in 1992, bij het invoeren van het tweede circulatieplan, klinken er – en dit nog luider – twee geluiden.

VEZO, een neutrale belangenorganisatie voor zelfstandigen peilde aan de hand van een enquête naar de mening van een 70tal zelfstandigen uit het benadeelde stadsdeel over het Brugse verkeersplan. Een omzetsdaling van 30 tot 40% blijkt geen alleenstaand geval. De betrokken handelaars overwegen te verhuizen of hun zaak over te laten als er kentering in de situatie komt.

Het Nieuwsblad, 27/08/1992

Dat sommige handelaars een omgekeerd effect bereiken door alom uit te bazuinen dat het in Brugge niet te doen is met de wagen? Dat klopt, men zou wijzer moeten zijn. Vooreerst is wat ze uitbazuinen onjuist, bovendien is het hoe dan ook een verkeerde strategie. Deze 'harde roepers' bieden bovendien geen volwaardig alternatief, integendeel. Herstel de toestand van vroeger, zo beweren ze. Maar als er één iets is waar iedereen het over eens is, dan is het wel dat het met de vroegere verkeersstoestand in Brugge echt niet meer te doen was.

18/12/1992, R. De Buyseren namens de Verenigde Handelsgebuurtekringen, in: Brugsch Handelsblad

Het stadsbestuur is niet doof voor de bekommernissen van de handelaars en lanceert in 1993, gekoppeld aan een uitbreiding parking 't Zand (die er komt zonder protest) en de stationsparking, een promotiecampagne 'Brugge Winkelstad'.

Het protest van handelaars gaat echter niet liggen. Het verschil in visie tussen handelaars wordt in 1995 op scherp gesteld door de oprichting van de feitelijke vereniging 'Tevreden Handelaars'.

Vooraf de negatieve reactie via de lokale tv-zender 'Focus' van Hubert Vanrafelgem, voorzitter van het Brugs Handelscentrum, was de druppel die de emmer deed overlopen want hij liet Brugge alweer eens overkomen als een "ten dode opgeschreven stad" waar winkelen zo goed als zinloos is. [...] Laat ons tenminste proberen zo positief mogelijk uit de hoek te komen. Wij zeggen "neen" aan allerlei acties die de winkeliers van onze stad enkel maar verdere schade kunnen toebrengen. Iedereen is welkom in Brugge en de faciliteiten voor shoppen en parkeren zijn er!".

Brugsch Handelsblad, 17/02/1995

De analyse als zouden handelaars met hun protest in eigen voet schieten wordt in 1997 bijgetreden door NCMV.

Brugge moet van het negatief imago af, jammer genoeg vaak door handelaars zelf gesteld dat de bereikbaarheid problemen met zich meebrengt. [...] [We moeten zorgen] voor een echte levenskwaliteit van de stad, waarin ook ruimte is voor kleinschalige plein- en straatanimatie. Groenvoorzieningen en straatmeubilair moeten het openbaar domein aantrekkelijker maken.

Brugsch Handelsblad, 12/12/1997

Een meer genuanceerd discours vindt ingang. In 2014 stapt Unizo Brugge zelfs, weliswaar genuanceerd, mee in het denkspoor om het voetgangersgebied uit te breiden.

Uit een enquête die Unizo organiseerde bij al zijn leden in de Brugse binnenstad, blijkt dat de middenstand wel gewonnen is om winkelstraten tijdelijk af te sluiten voor wagens. Wél hangen daar enkele stevige voorwaarden aan vast. Zo moet de stad veel duidelijker over zijn plannen communiceren en moet elke straat ook apart bekeken worden. Een consument zal bijvoorbeeld niet bereid zijn om honderden meters met een grote tv of een staande lamp naar een ondergrondse parking te lopen.

Nieuwsblad, 08/01/2014



Het verhaal illustreert dat tijd bovenal een goede raadgever is. En heus niet alleen bij de handelaars, maar ook bij de Bruggelingen zelf. Zo leren bevragingen van het Brugsch Handelsblad

- in 1983:  
Zou de Markt parkeervrij moeten worden gemaakt, zodat men er wél nog met de wagen mag rijden maar er niet meer mag parkeren? Ja, 47% Nee 45,9% Geen mening 7,1%
- in 1984  
Steeds meer winkelstraten in de binnenstad worden heraangelegd. Vindt u het goed dat daarbij telkens (min of meer) hetzelfde patroon wordt gevolgd? Ja, 63,5% - Nee 36,5%
- in 1996  
Het merendeel van de kooplustigen (86%) zou het winkelen in de binnenstad gestimuleerd willen zien door het meer autovrij maken van de winkelstraten. Zij zien blijkbaar in dat parkeren voor de deur van hun favoriete winkel een illusie is. [...] Wat het autovrij maken aan sommige winkelstraten in de binnenstad betreft, dient wel een en ander genuanceerd te worden: 17% van de ondervraagden wil de straten volledig autovrij, 28% gedeeltelijk autovrij, 29% tijdens de week—ends autovrij, 6% de hele week autovrij en 20% enkel 's middags autovrij

Ook dit bewijst de kracht van het Structuurplan, dat (onder meer vanuit een dan gangbare visie op verkeersopvoeding en een pragmatische invalshoek) een overgangsmoedel naar voor schoof. En dit niet alleen voor de bereikbaarheid (de circulatie) in de binnenstad, maar ook voor het parkeren:

**Een directe keuze tussen het verzadigingsmoedel en het optimaal moedel is op dit ogenblik onmogelijk. De mentaliteit bij het autogebruikend publiek is nog steeds “hoe dichter met de wagen hoe liever” met alle saturatiegevolgen van dien. Ook is het openbaar vervoer onvoldoende ontwikkeld. Er werd dan ook moedel voorgelegd dat de onmiddellijke parkeernood in de stadskern kan voldoen.**

Structuurplan, 1972

De geschiedenis van het parkeren (zie verder) toont aan dat ook daar het draagvlak stapsgewijs groeide, eerst voor de blauwe zone en vervolgens voor het betalend parkeren als de norm in de binnenstad. Al leert een reconstructie van het parkeerplan (2017) dat het stadsbestuur net zo zeer worstelde met het vraagstuk algemeen versus individueel belang. Zo werd onder publieke druk het aantal aan te vragen parkeervergunningen van drie naar vier gebracht, kregen bewoners geen 30 maar 90 bezoekerscodes, verlaagde het werknemerstarief van 5 naar 3 euro en moeten werknemers in de blauwe zone geen schijf leggen maar kunnen ze een gratis digitale parkeervergunning aanvragen.

## THEORETISCHE CONCLUSIE: MOBILITEITSPROBLEMEN ALS SOCIALE DILEMMA'S

Mobiliteitsproblemen kan men niet los zien van hun sociale context. Het zijn 'sociale dilemma's', die gekenmerkt worden door drie eigenschappen:

- 1) er is sprake van actoren die zowel voor het bereiken van hun individuele belangen als voor het nastreven van het algemeen beleid wederzijds van elkaar afhankelijk zijn;
- 2) de sociale dilemma's worden gekenmerkt door tegenstrijdigheid tussen individuele en collectieve belangen;
- 3) het nastreven van louter individuele belangen leidt tot een collectieve tragedie. naar: Driessen en Leroy, 2007

## 2.8 Organisatie

[ nvda: omwille van beperkte datareeksen wordt uitsluitend ingezoomd op de periode voorafgaand aan de oprichting van de dienst Mobiliteit ]

### 2.8.1 Tijdsreeks

|      |                                                                                                                                                                               |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1911 | oprichting 'Dienst der Wandelingen' als voorloper van de Groendienst (thans geïntegreerd in de cluster Openbaar Domein)                                                       |
| 1971 | oprichting coördinatiedienst                                                                                                                                                  |
| 1981 | invoering van de computer om 'het politiekorps in staat [ te ] stellen de criminaliteitsbestrijding efficiënter aan te pakken'                                                |
| 1981 | aankoop snelheidsmeter                                                                                                                                                        |
| 1982 | oprichting verkeerstechnische dienst binnen de politie                                                                                                                        |
| 1983 | oprichting stedelijke werkgroep verkeer                                                                                                                                       |
| 1986 | opstart van de gespecialiseerde eenheid 'verkeersignalisatie' i.f.v. inname openbaar domein door aannemers                                                                    |
| 1989 | oprichting stedelijke werkgroep verkeer                                                                                                                                       |
| 1994 | oprichting Preventiecel (actie kaderend in het Veiligheidscontract) met drievoudige opdracht: drug- en alcoholpreventie, fiets- en bromfietsdiefstalpreventie en buurtwerking |
| 2002 | start van een preventiemedewerker verkeersveiligheid bij de verkeerstechnische dienst van de politie                                                                          |
| 2004 | oprichting cel Mobiliteit, de latere dienst Mobiliteit                                                                                                                        |

### 2.8.2 Reflectie: hoe het Brugse mobiliteitsbeleid ontstond zonder een dienst Mobiliteit

Dat 1972 het startpunt vormt voor dit werkstuk is niet toevallig. Het Structuurplan werd gelanceerd inclusief

een eerste verkeersmodel voor de Brugse binnenstad. Het betekende de start van mobiliteitsplanning in het Venetië van het Noorden. Niet dat er voordien geen mobiliteitsbeleid was, maar een structurele aanpak met een lange termijn-visie ontbrak tot dan. Het mobiliteitsbeleid was te verengen tot een verkeersbeleid en zelfs tot de opmaak van politieverordeningen door de 2e Afdeling Militie van de politie, die verantwoording aflegde aan de korpschef. Actie leidde tot reactie. Circulatieprobleem leidde tot circulatiemaatregel. Punt.

Niet dat er geen expertise was binnen het bestuur. Een verkeersofficier, in 1972 was dat Roger De Bree (de latere korpschef), werkte bijvoorbeeld vanuit de politie mee aan het Structuurplan. Onder meer samen met Jef Gorissen (directeur Technische Diensten) en Luc Constandt (hoofd dienst Monumentenzorg) volgde hij het plan nauwgezet op. Vandaag zou dit ongetwijfeld als een 'transverale en multidisciplinaire oefening' bestempeld worden.

**Verkeersbeleid in dienst van het algemeen welzijn kan niet gevoerd worden wanneer slechts rekening gehouden wordt met strikte verkeersfactoren zoals wegenbouw, wegverharding, openbare verlichting [...] Verkeersbeleid in een grootstad is immers verweven met allerlei elementen en eigenschappen [...] de rol van de stadskern, de inplanting en de spreiding van verkeersverwekkende activiteiten, conservatie van kunsthistorische kwartieren [...] Er is dus een sterke interdependentie tussen de strikte verkeersproblematiek enerzijds en de stedenbouwkundige, kunsthistorische, sociaal-economische en ecologische aspecten anderzijds.**  
Roger De Bree, in: Structuurplan, 1972

Het is zonder discussie de verdienste van verkeersofficier – hoofdcommissaris De Bree dat vanaf de jaren 1970 tot begin jaren 1990 een mobiliteitsbeleid die naam waardig verder uitgebouwd werd. In 1992 wordt hij zo geroemd als de geestelijke vader van het nieuwe circulatieplan. De politie richt in de jaren 1980 ook een verkeerstechnische dienst op, die zich over meer dan 'slechts' de politieverordeningen buigt.

**De verkeerstechnische dienst van de politie heeft tot taak mee te werken aan allerlei aspecten van het verkeer (schoolbezoeken – fietsencontroles – socio-culturele namiddagen of avonden – verkeerslessen, enz.) en deel te nemen aan het verkeersbeleid (onderzoeken van klachten en voorstellen met het oog op het nemen van maatregelen die aan de goedkeuring van de gemeenteraad worden voorgelegd). Ook het bijwonen van werkvergaderingen en het volgen van wegeniswerken die over het ganse grondgebied van de stad worden uitgevoerd sloppen veel**

**werkuren op. Ingevolge een verschuiving van taken binnen de stadsadministratie zal de VTD in de toekomst daarenboven instaan voor het opstellen van de politieverordeningen op het verkeer. [...] Het effectief van deze dienst bevat drie man: één verkeersofficier, één inspecteur van politie en één agent-brigadier van politie.**  
interne nota, 1986, politie Brugge

Ook binnen stadsdiensten schuilde verkeerexpertise. Zo was Dirk Michiels bijvoorbeeld een kwarteeuw lang een centrale figuur in het mobiliteitsbeleid. Eerst als kabinetsmedewerker van burgemeester Van Acker, later als adjunct-stadssecretaris, was hij niet alleen betrokken bij de opmaak van nagenoeg alle grote dossiers, maar drukte hij hier, mede dankzij een uitgebreid netwerk, ook echt zijn stempel op. De Technische Diensten die weliswaar vooral beleidsuitvoerend werken, zijn net zo goed het vermelden waard. Veelzeggend over de tijdsgeest is de tweedeling tussen de Wegendienst en de Groendienst. Een tweedeling die soms symbool stond voor de strijd tussen respectievelijk een hardere ingenieursbenadering en een zachtere benadering. Zo was het ontluikende fietsbeleid in de jaren 1980 initieel een zaak van de Groendienst, die recreatieve fietsinfrastructuur uitstekende. Illustratief kan zo ook gewezen worden op een verschil in visie begin jaren 2000. Schepen van Openbare Werken Jean Vandenbilcke voerde toen een strijd om zijn verkiezingsbelofte "elke Bruggeling heeft recht op een degelijk voetpad voor zijn deur" waar te maken. Dit leidde tot een politiek compromis, waarbij vanaf 2003 voetpaden vaak voorrang kregen op boomaanplantingen in de woonwijken. Vanuit de beleidsvisie "bomen zijn immers van ondergeschikt belang aan voetpaden en parkeerfaciliteiten" werd zo een plan uitgewerkt om in de Engelandalelaan een fietspad aan te leggen wat de kap van de laanbeplanting zou betekenen. Wakkere burgers staken hier weliswaar een stokje voor. Pas in 2019 smelten beide diensten samen in de 'cluster Openbaar Domein' en wordt er geen verschil meer gemaakt tussen grijze en groene infrastructuur in het Brugse straatbeeld.

Ook met stip aan te merken is de Coördinatie dienst, die sinds haar oprichting in 1971 – toen om de fusie van Groot-Brugge te faciliteren – uitgroeide tot een stafdienst die de burgemeester adviseert in zijn bevoegdheden. Lag initieel de nadruk op de fusie, dan verschoof die in de jaren 1980 en 1990 meer en meer richting verkeersbeleid in de breedste betekenis: van verkeersveiligheid over fietsverkeer tot parkeerbeleid. De Coördinatie dienst en de Hoofdcoördinator zullen dan ook de trekkers zijn bij het eerste Brugse Mobiliteitsplan in 2001.

En een dienst Mobiliteit? Daarop is het wachten tot 2004. Het convenant tussen de Vlaamse overheid en

het stadsbestuur stipuleert immers dat er een dienst Mobiliteit moet zijn. En dus ook in Brugge, dat in Vlaanderen dé pionier was inzake mobiliteitsplanning. Het collegebesluit (dd. 04 04 2003) lijst volgende taken op:

- de implementatie van het mobiliteitsplan
- de coördinatie van het mobiliteitsgebeuren
- het aanspreekpunt voor aanpalende gemeenten met betrekking tot gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen
- het adviseren van de stadsdiensten over dossiers die mogelijks een (belangrijke) impact op het mobiliteitsgebeuren in het Brugse kunnen hebben
- het opvolgen van alle ontwikkelingen en nieuwe initiatieven op het vlak van mobiliteit.

Het resultaat? Waar in andere gemeentes een convenant was om een mobiliteitsbeleid te initiëren leidde dit in Brugge tot een zekere verkokering. Bevestigt Brugge hiermee de wet van de remmende voorsprong (cfr Romein, 1937)? Feit is dat een Brugs mobiliteitsplan zich sindsdien confirmeert met de geest van het Mobiliteitsdecreet (2009) en het decreet basisbereikbaarheid (2019), een invulling gevend aan de ideeën van 'sustainable urban mobility planning' (SUMP).

En laat dit nu een stap achteruit zijn ten opzichte van een 'city of places'-beleid in het CREATE-framework.

Ondanks deze kritische noot bij het Vlaamse beleid, kunnen we in organisatie-perspectief wel een positieve evolutie aanhalen. Zolang Brugge 'slechts' Technische Diensten had, waren er slechts infrastructuurbeherende instanties als Bruggen en Wegen, gerund volgens een strikte ingenieurslogica. Voeg hierbij een klassieke top-downbenadering en je krijgt een idolatrie in de pers van een A17-commissie die Brugge bezoekt als was het een bezoek van een buitenlandse monarch. Zoals omstandig geïllustreerd in andere beleidsthema's betekent de regionalisering van bevoegdheden in 1988 de echte start van een mobiliteitsbeleid. De ivoren toren wordt verlaten. Het STOP-principe vindt stapsgewijs ingang. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) schiet uit de startblokken het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) stippelt beleidslijnen – en sinds het decreet Basisbereikbaarheid ook regionale mobiliteitsplannen – uit. Of hoe het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau institutionaliseerde en Brugge – dertig jaar na haar eerste mobiliteitsplan, het Structuurplan – volgde met een dienst Mobiliteit.



## 2.9

### Parkeren

#### 2.9.1 Tijdsreeks

- 1934 nieuwe nationale Verkeerswet met introductie van parkeerregels
- 1952 invoeren volledig stationneerverbod in de Steenstraat, Zuidzandstraat, Noordzandstraat en de Geldmuntstraat alsook op andere locaties in de binnenstad alsook uitbreiden beurtelings parkeren
- 1953 uitbreiden beurtelings parkeren (o.m. in de Ezelstraat en Oude Burg)
- 1954 invoeren beurtelings stationneren / stationneerverbod in de Wollestraat
- 1963 stationneerverbod op 19 kruispunten in de binnenstad
- 1965 principe betalend parkeren wordt ingeschreven in de Wegcode
- 1966 eerste blauwe zone in de binnenstad tussen 't Zand en Markt
- Overwegende dat binnen het stadscentrum de tijdsduur van het stationneren van autovoertuigen dient beperkt te worden om aldus een vlotter verkeer toe te laten.
- 1967/1969 invoeren en uitbreiding blauwe zone in de poortstraten
- 1971 parkeerverbod op de Burg (zijde standbeeld)
- 1972 publicatie Structuurplan met o.m. een berekening van de parkeervraag en voorstel van een centrifugaal gefaseerd uit te bouwen parkeermodel (overgangsmodel)
- 1973 invoeren blauwe zone in Oude Burg en zijstraten
- 1975 invoeren voorbehouden parkeerplaatsen voor minder-validen (o.m. Burg, Markt, 't Zand ...)
- 1977 invoeren eerste buurtparking (Westmeers)
- 1978 invoeren betalend parkeren ('t Zand, Markt, Brug, Sint-Jansplein)
- 1978 opening ondergrondse parking Zilverpand
- 1979 uitbreiding betalend parkeren (Jan Van Eyck-plein, Kraanplein, Biskajersplein, Muntplein, Woensdagmarkt, Astridpark, Guido Gezelleplein, Schouwburgplein, Pandreitje en Oude Burg)
- 1980 studie 'Krachtlijnen van een parkeerbeleid – residentieel parkeren' (Groep Planning) waarbij o.m. denksporen voor een bewonersparkeren ('residentieel parkeren') worden verkend
- Het invoeren van een [...] parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners en verspreid over de gehele binnenstad veronderstelt echter een legaal juridisch kader. In voorbereiding van deze wettelijke regeling lijkt het aangewezen om in twee zones het residentieel parkeren als experiment in te voeren.
- 1980 de kritiek op Brugse takelbeleid zwelt aan
- 1982 introductie parkeerabonnementen voor werknemers (Belgische primeur)
- 1982 opening ondergrondse parking Biekorf (200 voertuigen)
- 1982 1e parkeerautomaten buiten stadscentrum, op Gaston Roelandtsplein (Assebroek)
- 1982 opening ondergrondse parking 't Zand (800 voertuigen)
- 1983 opening ondergrondse parking Katelijnestraat
- 1983 introductie van een nieuw verkeer- en parkeersignalisatie voor de binnenstad
- 1983 Minister De Croo keurt het woonparkeren (bewonersparkeren) goed
- 1987 de discussie over het wegtakelen bereikt een hoogtepunt met o.m. 233 getakelde wagens in april, een (sarcastische) postercampagne 'Bezoek Bruggge' van enkele misnoegde burgers en een debat in de gemeenteraad
- 1992 het in voege treden van het Verkeerplan Binnenstad betekent ook het uitbreiden van het betalend parkeren
- 1992 verlichte signalisatieborden naar de ondergrondse parkings ('vol'/'vrij')
- 1993 uitrusten parkeerautomaten met magneetkaartlezers
- 1993 uitbreiding maximaal toegelaten parkeerduur voor het betalend verkeer in de binnenstad (van 2 naar 5 uur)
- 1993 uitbreiding parking 't Zand (800 naar 1.200 plaatsen)
- 1994 invoeren tweevoudig parkeertarief
- (nadat via KB 18/9/1991 dit systeem wettelijk werd verankerd)

- 1994 residentieel parkeren in West-Brugge en Sint-Gillis
- 1994 opening stationsparking "als koninginnekstuk van een geïntegreerd parkeerbeleid" (burgemeester Moenaert)
- 1995 introductie van de formule 'Park+Bus' op de stationsparking
- 1999 zero-tolerance foutparkeren Eiermarkt, Markt, Stadsschouwburg
- 2000 opening ondergrondse parking Pandreitje
- 2001 goedkeuring Mobiliteitsplan betekent de aankondiging van de blauwe zone in gans het stadscentrum
- In de keuzes die moeten gemaakt worden, wordt voorrang gegeven aan bewoners en aan parkeren met beperkte parkeertijd. Dit behelst de invoering van de blauwe zone en van het bewonersparkeren in gans de binnenstad [...] Mobiliteitsplan, 2004
- Het toekomstig parkeerbeleid is gestoeld op drie principes: roterend bovengronds kortparkeren, langparkeren in de randparking en ondergrondse parkeerplaatsen, bewonersparkeren in de hele binnenstad. [...] Parkeren nabij je woning is een recht en geen luxe. Burgemeester Moenaert, Brugsch Handelsblad, 2000
- 2002 uitbreiding parking 't Zand door de realisatie Concertgebouw
- 2004 uitbreiding blauwe zone tot de ganse binnenstad (uitvoering mobiliteitsplan)
- 2004 het Mobiliteitsplan Brugge zet het licht op groen voor de inrichting van randparkings Coiseau, Bevrijdingslaan, Magdalenastraat (uitvoering mobiliteitsplan) en P&R-terreinen (Lodewijk Coiseaukaai, Steenbrugge, Olympia Noord, Boogschutterslaan)
- 2005 de bewonerskaart wordt vervangen door het meer gebruiksvriendelijke bewonersvignet
- 2008 de evaluatie van het Mobiliteitsplan initieert een bijsturing van het parkeerbeleid voor de binnenstad met 2 blauwe zones (centrum en West-Brugge) en een nieuwe zone (binnenstad) met betalend parkeren (beperkt tot 2u)
- 2008 introductie sms-parkeren
- 2009/10 realisatie van een nieuw dynamisch parkeergeleidingssysteem
- 2012 uitbesteding controle op betalend parkeren en blauwe zone aan private partner (OPC / Seris)
- 2012 opening nieuwe parking Langestraat – Predikherenrei
- 2012 uitbreiding blauwe zone
- 2013 introductie betalend parkeren met app (een Belgische primeur)
- 2014 verdwijnen laatste parkeerplaatsen op de Burg ('schepenparking')
- 2016 invoeren kortparkeren in Sint-Michiels (als test voor de randgemeenten)
- 2017 introductie van de scanscooter om het parkeren te controleren
- 2017 nieuw parkeerplan waarbij het betalend parkeren in de ganse binnenstad wordt ingevoerd, installatie van 301 nieuwe parkeerautomaten, en waarbij in de stadsrand het principe van de blauwe zone wordt ingevoerd via de afbakening van 6 blauwe zones
- We voeren dit parkeerplan niet in voor ons plezier. We voeren dit parkeerplan louter en alleen in om problemen op te lossen. Er zijn te weinig parkeerplaatsen, dus moeten we keuzes maken. Bewoners vinden in hun straat of buurt geen parkeerplaats, met alle frustraties van dien. De recentste parkeertellingen uit 2015 bevestigen de vele verzuchtingen. In bepaalde wijken in het centrum van de stad is de parkeerdruk zeer hoog, tussen de 80% en 100% en zelfs meer. Een te hoge bezettingsgraad leidt tot extra zoekverkeer, wat we absoluut willen vermijden en biedt gebruikers die persé in het gebied moeten zijn weinig mogelijkheden om op tijd de bestemming te bereiken. Burgemeester Landuyt, Brugsch Handelsblad 20/01/2017
- 2017 goedkeuring criteria voor kortparkeren ('shop & go') in de binnenstad als in de deelgemeentes
- 2019 randparking Katelijne wordt niet langer weerhouden na protest omwonenden (bestuursakkoord)
- 2019 opening Park&Ride Waggelwater
- 2019 start bouw ondergrondse parking Weylerkazerne
- 2020 start bouw uitbreiding ondergrondse parking 't Zand



## 2.9.2 Reflectie: parkeren, de olifant in de kamer (?)

### DE ACADEMISCHE THEORIE

Onderzoek door Mingardo (2016) komt tot de conclusie dat het parkeerbeleid in Europese steden eenzelfde genese kent.

Phase 1: the rise of parking regulation

At the very beginning any form of parking regulation is absent. In this first stage both car ownership and car traffic are extremely low, and there is abundant space in the urban area to host cars parked mainly on-street with no necessity to charge for it.

Accordingly, parking is not considered as a problem at the city level and no formal policy is made for it. [...] As pressure on the available parking space increases, time restrictions are introduced in the busiest streets or parts of the city (i.e. the Central Business District and main shopping areas). [...]

Phase 2: the advent of pricing parking

[...] The demand for parking space clearly exceeds the supply causing congestion – both to enter the city centre and to search for a parking space – and illegal parking. In order to reduce these problems and to regulate demand, parking fees are introduced initially in the city centre. Usually, the areas where first time restriction was introduced are now the first to be regulated through pricing parking. [...] As time goes on, the area where pricing parking is active is usually extended. Many drivers tend to parking in surrounding (often residential) areas to avoid the payment of parking fee in the city centre.

Phase 3: parking policy as integral part of

Transportation Demand Management

Phases one and two are characterized by a reactive parking policy. Policy makers simply introduce specific parking measures in reaction to the rise of a specific problem. The different stages of development in these two phases simply follow each other. [...] Quite different is the situation in phase three. The increase attention towards quality of life and environmental standards coupled with the increasing costs of providing extra parking capacity – due to scarcity of land and high costs of building (underground) off-street parking – push policy makers towards a better management of parking demand. Parking becomes an integrated part of transport demand management practices and gets a higher rank on the urban political agenda and in the planning process.

### DE BRUGSE PRAKTIJK (I) VOOR 1972

Het Brugse parkeerbeleid is (cfr. tijdsreeks) zeker te situeren binnen dit schema. Maar er is meer. De specificiteit van de historische binnenstad en in

bijzonder de visievorming vanuit het Structuurplan (1972) gaven het een eigen invulling. Ze zorgden dat Brugge versneld een parkeerbeleid ontwikkelde en enigszins fase 2 oversloeg. Of toch op zijn minst dat de introductie van het betalend parkeren meteen gekaderd werd in een geïntegreerde visie (cfr. fase 3).

Het parkeerbeleid ontkiemt (fase 1) reeds in de jaren 1950. Het stijgend autogebruik confronteert – zo leert een studie van de politieverordeningen – het stadsbestuur al vlug met de beperkte draagkracht van het smalle, bochtige, middeleeuwse stratenpatroon. Geparkeerde wagens fruiken de doorstroming en nopen tot circulatiemaatregelen (eerst voor bussen, later voor de auto's). Geparkeerde wagens hinderen een efficiënte brandweerinzet en nopen tot parkeerverboden. Geparkeerde wagens tasten de beleving van de Vesten aan en nopen tot een parkeerverbod aan de zijde van de Vesten. Of hoe het Brugse stadsbestuur put uit een breed instrumentarium om de scherpste kantjes van de ruimteclaim van Koning Auto af te vijlen. In de jaren 1960 moet de blauwe zone de druk op de winkelstraten in verlichten. Al vlug blijkt dit dweilen met de kraan open: het probleem verplaatst zich naar de zijstraten. De blauwe zone wordt dan ook stap voor stap verder uitgebreid.

**Het probleem van de blauwe zone is in feite een olievlekprobleem. Van het ogenblik dat men bepaalde straten bij een bestaande zone neemt doet men niets anders dan het parking-probleem verschuiven.**

Hoofdcommissaris Van Nuffel, nota aan de Verkeerscommissie, 24/10/1968

Dankzij het Structuurplan (1972) maakt het stadsbestuur de sprong van fase 1 naar fase 3 (geïntegreerd parkeerbeleid). Het Structuurplan stelt dat een ongeremde groei van het parkeren ruimschoots de draagkracht van de historische binnenstad zal overschrijden. Het verzadigingsmodel leert dat er in functie van de bewoners nood zou zijn aan 40 ha parkeerruimte. Voor de activiteiten van de Brugse binnenstad komt daar – dixit het model – nogmaals 30 ha ruimteclaim bij. Eén twaalfde van de oppervlakte van het historische centrum zou ten dienste moeten staan voor het parkeren van auto's. Het Structuurplan concludeert dat een nieuw parkeerbeleid een 'conditio sine qua non' is, maar poneert vanuit een pragmatische kijk op een 'overgangsmodel':

Dit betekent dat men de binnenstad niet wil hypothekeren met reusachtige parkeerterreinen die op termijn steeds meer verkeer naar binnen halen. Het is integendeel een doelgericht streven naar het ophouden van wagens aan de stadsrand waarbij voor de direct op te richten binnenstedelijke parkings nu al aan een zekere flexibiliteit gedacht moet worden. [...]

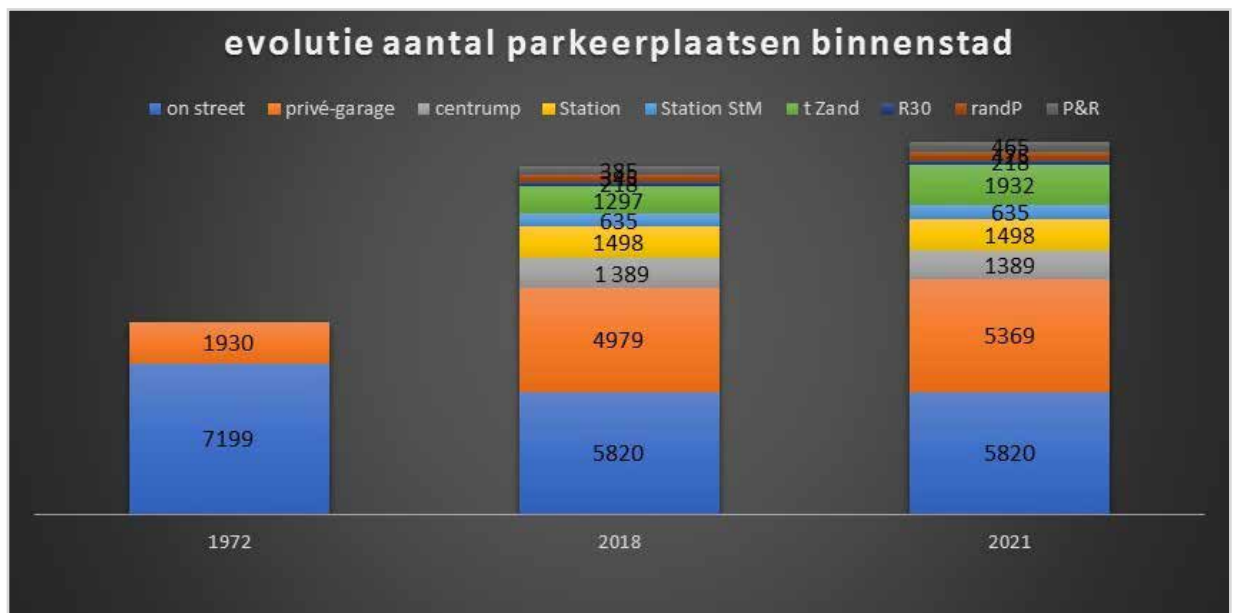
## DE BRUGSE PRAKTIJK (2) SINDS 1972

De realisatie van een centrifugaal parkeermodel als toekomstvisie staat vandaag nog steeds buiten discussie, al bleken tussen de theorie van de visie en de praktijk van de realisatie tal van praktische en vaak politieke afwegingen te staan. Nochtans werd ook dit facet uit het Structuurplan actief opgevolgd. In de jaren 1970 en 1980 kwam zo schot in de realisatie van centrumparkings. Dit schiep letterlijk ruimte in de binnenstad, waardoor parkeren op straat, en in bijzonder het pleinparkeren, in de historische binnenstad kon afgebouwd worden. De goedkeuring van het Mobiliteitsplan (2001) effende dan weer het pad voor de opening van randparkings aan de stadsrand en Park&Rides op grotere afstand. Al tonen de povere bezettingscijfers aan dat die Park&Rides geen succes zijn.

De cijfers van 50 jaar parkeerbeleid?

(eigen reconstructie op basis van diverse beleidsdocumenten)

- Het parkeeraanbod ten dienste van de binnenstad is op 50 jaar gestegen van 9.129 parkeerplaatsen naar 16.177 en zal (op basis van gemaakte beleidskeuzes) nog groeien tot 17.751 parkeerplaatsen (+ 93%).
- De parkeercapaciteit op straat is voornamelijk in de jaren 1980 en 1990 gedaald met 1.379 plaatsen, in belangrijke mate dankzij een sterke reductie van het pleinparkeren (Burg, Markt, 't Zand, e.a.).
- Wat betreft de parkeernood voor bewoners werd ingezet op de inrichting van buurtgarages. Samen met diverse stadsvernieuwingsprojecten resulteerde dit in een aangroei met 2.650 parkeerplaatsen.
- Voornamelijk in de jaren 1980 is sterk ingezet op de uitbouw van centrumparkings, maar ook recenter ging hier aandacht naar, zoals bij de Weylerkazerne.
- Aan het station (zowel centrumzijde als zijde Sint-Michiels) en 't Zand groeide het parkeeraanbod aanzienlijk. Samen maken ze 21% van het parkeeraanbod uit, rekening houdend met de geplande uitbreiding zal dit tegen 2021 stijgen tot 23%.
- Het aanbod P&R en randparkings is eerder beperkt (4%) en zal bij ongewijzigd beleid ook beperkt (5%) blijven.



De cijfers vertellen een dubbel verhaal. Het Brugse parkeerbeleid lijkt zowel te remmen als gas te geven. Het is sterk vraagvolgend, i.e. inzetten op een groter parkeeraanbod, terwijl het ook sturend tracht te zijn. Al is die sturing enigszins met de handrem op, want na het schrappen van het pleinparkeren in de jaren 1980 en 1990 is er sinds de jaren 2000 een officieus status quo-beleid voor het parkeren op straat. De sturing beperkt zich met andere woorden tot het afvlijen van de scherpste kantjes van het parkeervraagstuk.

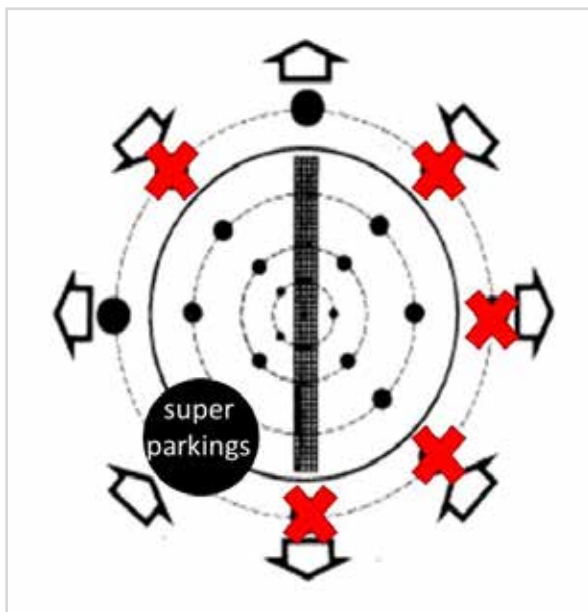
Die handrem zien we ook in het verhaal achter de cijfers, in de detailuitwerking van het on-streetparkeerregime in de binnenstad. Het beleid werd weliswaar aangescherpt, eerst door een tijdsduurbepanking (blauwe zone), later door een algemene introductie van het betalend parkeren. Maar sturende maatregelen zoals een hoge tarifiering, de inperking van het aantal (gratis) bewonerskaarten of een beperking van het maximum aantal uur betalend parkeren in de binnenstad zijn eerder te bestempelen als een processie van echternach.

Ook de realisatie van het centrifugale parkeermodel valt niet als een onverdeeld succes te bestempelen. Enkel de eerste parkeergordels (intra muros) werden gerealiseerd. Op of buiten de stadsrand kreeg het model maar beperkt en geenszins centrumdekkend een invulling. Parkeren langs de R30 is nog steeds mogelijk (al bepleitte het Structuurplan om dit af te voeren). Dankzij de parkeercapaciteit aan 't Zand en het station zijn er wel twee 'superparkings' op de rand van de Gouden Driehoek, die in de nabije toekomst verder uitgebreid worden.

En buiten de binnenstad? Daar botst het vraagvolgend parkeerbeleid keer op keer op haar limieten. Zo kwam rondom het historische centrum een blauwe zone, legt een gemeentelijke verordening een minimaal aantal parkeerplaatsen op aan nieuwe projecten en wordt op vraag van handelaren het 'kortparkeren' uitgerold.

### CONCLUSIE? PARKEREN, DE OLIFANT IN DE KAMER

Het parkeerbeleid zou de spreekwoordelijke kers op de taart van het Structuurplan kunnen zijn. Maar in de feiten blijft het stadsbestuur worstelen met dit beleidsthema. Er lijkt sprake van een catch 22. Om de binnenstad leefbaar te houden is bewoning en bedrijvigheid wenselijk. Maar hiervoor lijkt – in de ogen van beleidsmakers – een zekere autobereikbaarheid een noodzakelijk gegeven. Toeristen (en bij uitbreiding bezoekers) vangt de stad op de stadsrand op, maar voor bewoners en handelaars ligt dit moeilijker. Voor hen blijkt een pragmatische aanpak wel te verantwoorden.



## 2.10

### Ring(en) rond Brugge

#### 2.10.1 De theorie van een ringweg ... of drie

Drie ringen rond Brugge vangen de verkeerstoevoer op. De A van A11, de N van N31, de R van R30 ... Voor elk kon een afzonderlijk hoofdstuk in dit werkstuk weggelegd zijn. Maar ze kennen één rode draad, die maakt dat een gezamenlijke bespreking een noodzaak is: de droom om een Brugse ringweg. Of beter: de droom van een meervoudige ringstructuur.

- De grote ring voor internationaal en regionaal verkeer, die gevormd wordt door de E5 [ thans E40 genaamd, nvda ] ten zuid-westen, door de A71 ten westen [ slechts ten dele gerealiseerd door de A11, nvda ] [...]
  - De middenring omsluit de Brugse agglomeratie. Hij verzekert de woon-werk-relatie tussen de agglomeratie en de achterhavenzone en maakt de verbinding met de as Torhout-Roeselare-Kortrijk. [ gevormd door de N31 en een niet gerealiseerde verbinding door o.m. de Assebroekse Meersen, nvda ]
  - De kleine ring omsluit en geeft toegang tot de binnenstad.
- Structuurplan, 1972

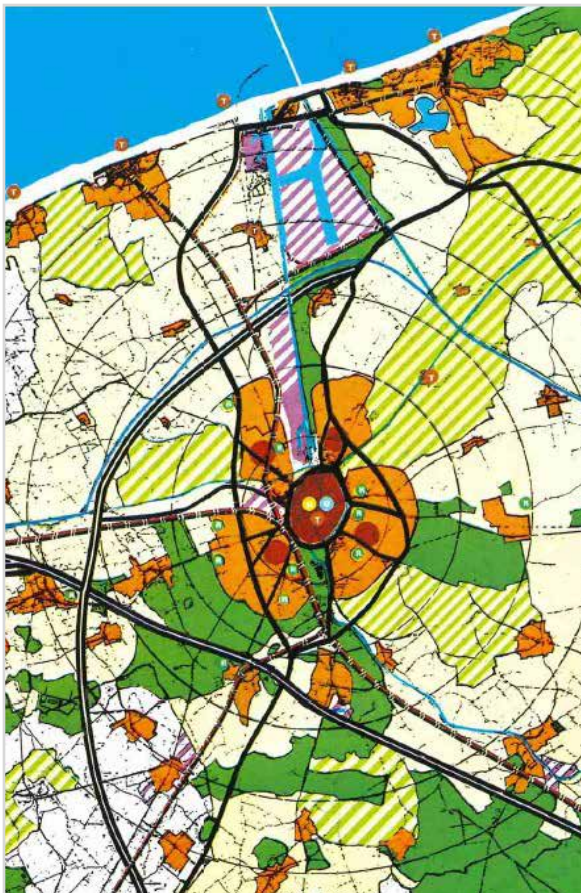
De ambitie leest als een illustratie van de Golden Sixties, een tijd waarin de sky the limit was. Een illustratie van een modern beschavingsoptimisme met Koning Auto in de hoofdrol, van een 'car oriented policy' ingebed in een ambitieus, nationaal vijftienjarig autosnelwegprogramma. En toch was, ogenschijnlijk paradoxaal, één van de drijfveren juist een streven naar verkeersleefbaarheid. Tot de jaren 1960 was het centrum van Brugge letterlijk hét centrum van het verkeerssysteem in de Brugse regio. Wegwijzers naar Torhout en Knokke maakten van de Markt één grote rotonde.

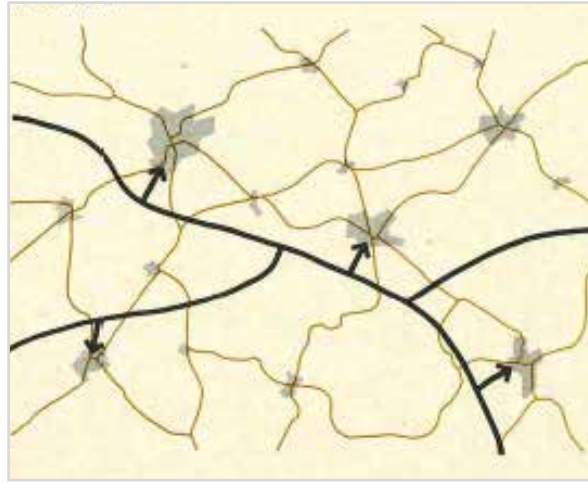
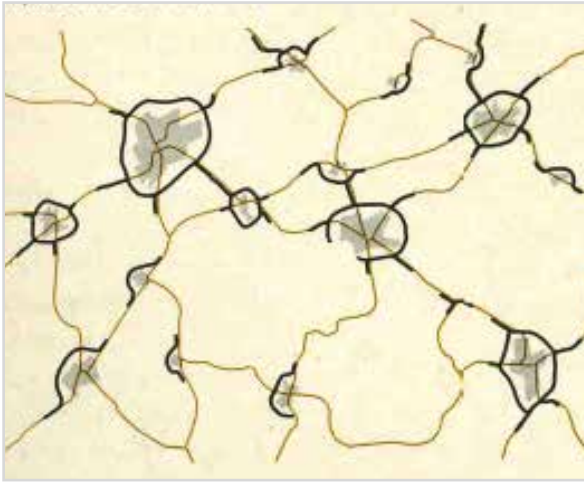
In alle Westvlaamse steden en dorpen is het verkeersnet radiaal uitgebouwd; zelfs wanneer een gemeente en haar buurgemeenten samengroeien tot één geagglomereerd gedeelte, blijft het wegnnet radiaal. Hieruit volgt onmiddellijke convergentie van alle doorgaand verkeer naar het centrum, gedwarst en aangevuld door het inwendig verkeer. Het Westvlaams wegnnet heeft een zeer grote behoefte aan ruim opgevatte omleggingen of ringlanen. In bepaalde gevallen zijn reeds vakken van een ringlaan uitgevoerd te Brugge [...] Belangrijke zijn in wording [...] rond de Brugse agglomeratie  
Richtplan voor de Ruimtelijke Ordening en  
Ontwikkeling van de Westvlaamse Gewesten, 1968

De realisatie van een meervoudige ring was een (historisch) eerste illustratie van het concept 'wegcategorisering'. Achter de meervoudige Brugse ring gaat hetzelfde basisidee schuil als achter de Brugse circulatielussen: de juiste verplaatsing op de juiste (categorie) rijweg. Geen doorgaand verkeer in een verblijfsgebied of historisch centrum. Opnieuw duikt de theorie van Buchanan op, die pleit voor een strikte scheiding tussen doorgaand- en bestemmingsverkeer.

The presence of through traffic in towns is explained by the nature of the road system inherited from the pre-motor age. This consisted essentially of direct links from the centre of town to the centre of the next [...] The direct links from town centre to town centre served admirably when a town-to-town journey was about as much as a coach-and-horse could manage in a day. But they are most unsatisfactory for the long-distance journeys which the motor vehicle has made possible.

Buchanan, 1963, Traffic in Towns





Hoe relatief vlot de realisatie van de binnenste ring, de latere R30, verliep, zo moeizaam verging het de middelste en buitenste ringen. Het is een verhaal dat tot begin jaren 1990 loopt en leest als een thriller met tal van plotwendingen: van een politiek omkooischandaal tot een unieke coalitie tussen landbouwers en groene jongens. Al is de harde realiteit ook deze van een rijksweg die na twintig minuten al haar reputatie als 'dodenweg' krijgt.

### 2.10.2 Tijdsreeks binnenring (R30)

|               |                                                                                                 |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11e eeuw      | eerste stadsomwalling                                                                           |
| eind 13e eeuw | tweede stadsomwalling met dubbele rij singelgrachten en zeven bruggentorens                     |
| 1950 – 1960   | gefaseerde realisatie ringlaan rond Brugge                                                      |
| 1977          | sluiten Brugse ring dankzij de hoge Katelijnebrug                                               |
| 1983          | openstelling tunnel 't Zand                                                                     |
| 1992          | gecoördineerd systeem van verkeerslichten op R30 als maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan |
| 2001          | fietspad langs de R30 tussen Dampoort en Kruispoort                                             |
| 2005          | n.a.v. 2 dodelijke ongevallen met fietsers wordt het fietspad langs de R30 beter afgeschermd    |
| 2015          | voorstelling van de Toekomstvisie R30                                                           |
| 2020          | voorstelling van de Visienota Fietsring FR30                                                    |

### 2.10.3 Tijdsreeks middelste ring (N31)

De verhalen van de middelste ring (met de realisatie van de N31) en de buitenste ring (met de realisatie van de A11) waren tot 1997 sterk verstrengeld. In één oogopslag verging het de N31 als volgt:

|      |                                                                                                                                                                                   |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1931 | voorstel autostrade Londen – Istanboel door het Internationaal Verbond voor Toerisme                                                                                              |
| 1934 | oprichting binnen Bruggen en Wegen van een sectie die het schema voor de autoweg Brussel-Oostende opstelde, saillant detail: de standplaats van de sectie is Brugge (Weber, 2008) |
| 1935 | principesbeslissing voor ontubbeling van de verbinding Brussel – Oostende                                                                                                         |
| 1937 | eerste spadestreek voor het wegvak Beernem – Loppem A5 (latere E40)                                                                                                               |
| 1951 | eerste ontwerp van de autosnelweg Brugge – Kortrijk                                                                                                                               |
| 1952 | oprichting Tijdelijk Wegenfonds                                                                                                                                                   |
| 1955 | oprichting Autonoom Wegenfonds en start opmaak vijftienjarenprogramma                                                                                                             |
| 1956 | openstelling (ganse tracé) Brussel – Oostende, voor WO II was slechts 28 km (tussen Aalter en Jabbeke) afgewerkt                                                                  |
| 1959 | nationaal autosnelwegenprogramma met als ambitie 1.528 km autosnelwegen                                                                                                           |



- 1963 het tracé Brugge – Kortrijk wordt bij KB vastgesteld en ingedeeld bij de 'categorie der autowegen'
- 1965 'Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de Westvlaamse Gewesten' met pleidooi voor een meervoudige ringstructuur voor de Brugse agglomeratie (deze visie wordt vertaald in o.m. het gewestplan)
- 1966 vraag van de burgemeesters Van Maele (Sint-Michiels) en Leys (Sint-Andries) om de autosnelweg om te buigen langs Jabbeke
- 1968 Koninklijk Besluit voor de realisatie van de A17 i.f.v. ontlasting rijksweg nr 71 (huidige N50) en voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, het tracé doorsnijdt de gemeentes Sint-Michiels en Sint-Andries en kruist de E40 in Loppem (KB 11/07/1968)
- 1972 het Bestuur der Wegen oordeelt dat het niet wenselijk is om de A17 door Sint-Michiels en Sint-Andries te laten lopen, het tracé van de A17 wordt verlegd naar een knooppunt met de E40 in Jabbeke, het oorspronkelijke tracé wordt uitgevoerd als 'expresweg' – rijksweg RW 905 (KB 04/12/1972)
- 1972 opening traject Bevrijdingslaan – Hoefijzerlaan op de oude spoorwegbedding
- 1974 het Bestuur der Wegen geeft omwille van budgettaire beperkingen prioriteit aan de realisatie van de expresweg
- 1974 n.a.v. het ontwerpgewestplan Brugge-Oostkust wordt de principesbeslissing genomen voor tracé A17 (E403) tussen Brugge en Torhout, met aantakking op de E5 (E40) in Jabbeke
- 1974 de Brugse Aktiegroep voor het Leefmilieu (BAL) voert haar protest op tegen de A17, de Werkgroep Expresweg is wel pleitbezorger voor deze autoweg die het verkeer voor Zeebrugge moet opvangen
- 1974 kritiek op de Expresweg door Humo (14/11/1974), Knack en Lastige Bruggeling (jr 1, nr 1) over de vermeende belangenvermenging van de toenmalig burgemeester Van Maele  
 Een en ander wordt echter duidelijk als men weet dat vrienden van de Brugse burgervader Van Maele (die ondertussen bestuurder van de Interkommunale van Autowegen van West-Vlaanderen geworden is) langs die expresweg verkavelingen plannen. Die Expresweg zou dan met zijn op staatskosten uitgevoerde zijwegen de bedieningsweg worden voor de verkavelingen [...].



- 1975 openstelling Expresweg (Rijksweg 905), na 20 minuten vindt een eerste dodelijk ongeval plaats, een 30-jarige vader van drie kinderen
- 1975 eerste vraag naar 'veiligheidsmaatregelen'
- 1976 milieugroepen en de Werkgroep Expresweg bepleiten een alternatief tracé Waggelwater – Jabbeke – Torhout om zo de Meetkerkse Moeren te sparen
- 1976/7 bouw bruggen in Varsenare, met gezamenlijk protest uit de landbouwsector en de milieubeweging
- 1977 brug over kanaal Brugge – Oostende i.f.v. bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis AZ Sint-Jan
- 1977 openstelling traject Expresweg Oostendse Steenweg – Waggelwater
- 1977 oprichting van het A17-front met als initiatiefnemers BAL, de Boerenbond en het Algemeen Boerensyndicaat
- 1977 de nieuwe Minister geeft de voorkeur aan een alternatief tracé A17 tussen Brugge en Torhout, met aantakking op de E5 t.h.v. de Rijksweg 905 (N31), dit noodzaakt wel een verbinding Loppem – Torhout  
(het tracé met aantakking in Jabbeke wordt verlaten, de in 1976/7 gebouwde bruggen blijven als spookbruggen achter en zullen in 2011/12 gesloopt worden)
- 1980 nieuwe studie over de Expresweg door wegenfonds (onderzoek van diverse varianten – lange gesloten tunnel, twee halflange tunnels, open tunnel, tunnels onder Expresweg)
- 1981 oprichting Werkgroep Expresweg Veiliger – o.m. 1e fietsoptocht (quote uit een interne nota)  
De ganse Expreswegcampagne startte op 2 september 1981, de dag waarop PVDB als 8-jarige knaap het onschuldige slachtoffer werd van een mogelijk te vermijden ongeval. Enkele minuten later waren reeds jongeren bezig met het opstellen van een petitie, iemand anders schreef voor diverse kranten een brief waarin het heersend misnoegen van de bevolking werd geuit. Het vuur was aan de lont gestoken.
- 1981 afschaffing van de Interkommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van West-Vlaanderen, het beheer wordt overgedragen aan het Bestuur van Bruggen en Wegen (het latere AWW)
- 1983 verlenging RW905 tot aan de verkeerswisselaar E5-A17
- 1983 openstelling Expresweg Antwerpen – Knokke (weliswaar met nog tal van gelijkvloerse kruisingen)
- 1983 opening A17 tussen Lichtervelde en Loppem, de autostrade loopt van Kortrijk tot Brugge
- 1984 protest heraanleg Koning Albert-laan, het idee wordt gelanceerd om de Bevrijdslaan tot dé belangrijkste invalsweg voor het Brugse stadscentrum te promoveren
- 1984 verschillende protestacties (o.m. sit in en file-actie)
- 1987 realisatie van het complex – tunnel Gistelse Steenweg
- 1986 knip Zandstraat
- 1987 start (en staking) van de werken voor een fietsers- en voetgangerstunnel aan de Zandstraat
- 1990 publicatie van het Verkeersleefbaarheidsplan waarbij het studiebureau Groep Planning pleit om de functie van de Expresweg te herzien, dit als stedelijke verdeelweg i.p.v. enige toegangsweg tot Zeebrugge
- 1991 adviesplan van de deputatie over de ontsluiting voor Zeebrugge levert volgende visie op:  
- een nieuwe verbinding Blauwe Toren – A18 in Jabbeke via een nieuw tracé, niet langer door de Meetkerkse Moeren maar een tracé tussen de Vaart Oostende – Brugge en de spoorlijn Oostende – Brugge  
- een nieuwe ringweg rond Lissewege  
- een verbinding Blauwe Toren – Expresweg Knokke-Antwerpen
- 1991 de doorgang in de dorpskom Lissewege wordt versmald
- 1994 Ruimtelijk Beleidsplan Brugge houdt vast aan het doortrekken van de A18 tussen Jabbeke en Westkapelle
- 1994 manifest van het Bloemendalecomité met een alternatief verkeersbeleid
- 1994 realisatie van het ongelijkvloerse complex – tunnel Torhoutse Steenweg

- 1995 goedkeuring voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met selectie hogere wegennet
- 1996 Minister Baldewijns schrapt de verbinding van de A18 met de N49
- 1997 goedkeuring Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
- 1998 haalbaarheidsstudie opwaardering N31, de visie is dat de N31 drie functies heeft: 1° een verbindingfunctie tussen het hoofdwegennet in Vlaanderen en de kust i.f.v. ontsluiting zeehaven, 2° een aanvullend functie als verzamelweg voor toeristisch verkeer en 3° een aanvullende functie als verzamelweg voor het stedelijk gebied Brugge
- 1999 rechte trekken 'dodenbocht' aan de Blauwe Toren
- 2000 opmaak stedenbouwkundig herinrichtingsontwerp N31  
De opdracht: de N31 moet een primaire weg I worden d.w.z. dat er een maximale scheiding moet komen tussen het doorgaand verkeer naar het zeehavengebied en het lokale verkeer, wat tegelijk inhoudt dat de kruisingen tussen de N31 en de in- en uitvalswegen van het stedelijk gebied ongelijkvloers moeten zijn.  
Brugsch Handelsblad, 27/10/2000
- 2000 het middenveld (o.m. Bloemendaale Comité, Werkgroep Expresweg Veiliger en Groen vzw) stelt een doortochtplan voor
- 2001 het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering met o.m. vermelding van 25 missing link-projecten, o.m. N31 en AX (A11)
- 2001 realisatie van het complex Blauwe Toren (N31 x N371)
- 2003 start actieplan Gevaarlijke Punten
- 2009 realisatie complex Koningin Astridlaan
- 2009 realisatie tunnel Witte Molenstraat en luie brug aan Tillegemstraat
- 2011 realisatie complex Koning Albert I-laan
- 2011 realisatie complex Legeweg
- 2014 realisatie complex Chartreuseweg
- 2017 opening van het fietspad langsheen N31
- 2018 realisatie complex Bevrijdingslaan, de laatste verkeerslichten op de N31 t.h.v. Sint-Michiels en Sint-Andries verdwijnen

#### 2.10.4 Tijdsreeks buitenste ring (A11)

- 1997 goedkeuring Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
- 2001 voorlopige vaststelling van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen met 25 missing link-projecten, o.m. N31 en AX (A11)
- 2002 goedkeuring ontwerp-streefbeeld
- 2005 goedkeuring principe financiering A11 via PPS (Design-Build-Finance-Maintain-contract)
- 2008 consensus tussen de burgemeesters Brugge, Damme en Knokke-Heist over het voorkeurstracé (19/01/2008)
- 2009 definitieve vastlegging tracé door de Vlaamse Regering (30/04/2009)
- 2010 presentatie referentie-ontwerp A11 o.m. op infomarkten en –avonden
- 2017 openstelling A11 (feestelijke opening op 26 augustus met fietsers die uitzonderlijk op de A11 mogen rijden)

## 2.10.5 Reflectie: Brugge in de ban(g) van de ring

### DE JAREN 1960 – 1970: DE GEBOORTE VAN DE R30, HET KLEINE BROERTJE

Ooit waren de buitenvesten letterlijk een maaiveld, juist buiten de fortificaties. Maar in de jaren 1950 rijpt het idee om er een ringlaan rond Brugge te realiseren. In de jaren 1960 wordt deze wegvak per wegvak gerealiseerd. Onteigeningen, zelfs van een ganse woningrij zoals aan de Kruispoort, vormen geen hindernis. Slechts bij de hoge Katelijnebrug gaat het in 1974 even mis. De nieuwe brug vertoont stabiliteitsproblemen, waardoor de Genie van het Belgisch leger genoodzaakt is de overspanning op te blazen. Maar in 1977 is de ring gesloten en kan de afwerking starten, met de realisatie van de Bargeweg, een nieuwe Kruispoortbrug en de insleuving van de R30 ter hoogte van 't Zand. In twee decennia tijd ruimde een verharde aardeweg omheen de ringvaart, met lokaal zelfs een ringgoederenspoor, baan voor een 2 x 2 ringweg. Het belang valt moeilijk te overschatten. Voorheen liepen alle steenwegen over in de poortstraten en leidden zo tot de Markt. Nu biedt de R30 een unieke kans om het doorgaand verkeer te weren uit de binnenstad. Het is dan ook geen verrassing als in 1978 een eerste circulatieplan in voege treedt.

Al mag men bij het concept 'ring' gerust een grote 'maar' plaatsen. Met een lengte van 9 km en 33 kruispunten, waarvan 18 met lichten en zelfs 1 met een rotonde, valt de Brugse R30 geenszins te vergelijken met de Brusselse (R0) of de Antwerpse (R1) ring. Tien bruggen, die de de R30 met de historische binnenstad verbinden, maken het geheel nog complexer. Hierdoor kent de R30 geen doorgaandverkeersfunctie, maar is het eerder een verzamel- en verdeelweg. Voor een 'echte' ring kijkt men westwaarts, richting of zelfs voorbij de deelgemeentes Sint-Andries en Sint-Michiels, die vanaf 1971 tot de nieuwe fusiegemeente Brugge behoren. Een zoektocht die niet zonder slag of stoot zal verlopen.

### DE JAREN 1970 – 1980: EEN PROCESSIE VAN ECHTERNACH

Eind jaren 1960 staat een kritische generatie op. Een generatie voor wie het geenszins een evidentie is dat een autoweg als de A17 dwars door de Meetkerkse Moeren zou lopen. Een oliecrisis gevolgd door een budgettaire crisis duwt bovendien de overheidsbegroting in het rood. Het ambitieuze autowegenprogramma moet noodgedwongen een versnelling lager schakelen. In de Brugse regio krijgt – vanuit een oplopende maatschappelijke discussie over de A17, doorspekt met een zweem van politieke belangenvermenging – de realisatie van de rijksweg RW 905 prioriteit. De Expresweg (de latere N31), die als collector- en verdeelweg dient voor Sint-Michiels en Sint-Andries. De autosnelwegverbinding Jabbeke-Brugge blijft in de schuif liggen. De spade zou slechts in de

grond gaan voor wat later twee spookbruggen blijken te zijn.

Het resultaat? De RW 905 groeit uit tot dé belangrijkste in- en uitvalsweg. Niet alleen van de stad, maar ook van de zeehaven én van de toeristische Oostkust. Een stevige verantwoordelijkheid voor een rijksweg met om de 200 à 600 meter een gelijkvloers kruispunt, een aaneenschakeling van zwarte punten en een sterk verstoorde doorstroming (accordeon-effect).

Vanaf de openstelling is de Expresweg een zeer onveilige verkeersader gebleken. [...] Er werden aldus 1.102 ongevallen geregistreerd in 12 ½ jaar met 28 dodelijke slachtoffers te plaatse en 99 zwaar gekwetsten waarvan niet geweten is hoeveel er na hospitalisatie overleden. Dit betreft echter enkel cijfers van de vaststellingen van de stedelijke politie. De cijfers van de Rijkswacht zijn ons niet bekend [...] Indien mag verondersteld worden dat de Rijkswacht 1/3 van het aantal vaststellingen heeft uitgevoerd dan zou sedert 1/1/1977 volgende situatie realistisch zijn:

- o Lichte stoffelijke schade 632
  - o Zware stoffelijke schade 224
  - o Licht gekwetsten 444
  - o Zwaar gekwetsten 132
  - (aantal overlijdens na hospitalisatie onbekend)
  - o Doden 37 (!)
- brief getekend door burgemeester Van Acker (11/08/1989)

De roep om deze 'dodenweg' aan te pakken klinkt in de jaren 1970 en 1980 luider en luider. Maar het gebrek aan een eensgezind standpunt steekt stokken in de wielen. In de jaren 1970 trekt in de discussie rond het al dan niet aansnijden van de Meetkerkse Moeren het anti-A17-komitee aan het langste eind, een ongewone coalitie van milieuactiegroepen, Algemeen Boerensyndicaat en Boerenbond. Actiegroepen die opkomen voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in Sint-Michiels en Sint-Andries bijten in het stof. Voeg hierbij nog budgettaire problemen en slechts de Gistelse en later de Torhoutse Steenweg krijgen een ongelijkvloerse kruising. In de discussie over een ringweg rondom Lissewege komen de lokale besturen van Zuienkerke en Brugge loodrecht tegenover elkaar te staan, zonder uitzicht op een snelle oplossing. De rijksweg bevestigt ondertussen jaar na jaar zijn dodelijke reputatie.

### DE JAREN 1990 – 2000: DE GROEI VAN EEN MAATSCHAPPELIJKE CONSENSUS

Voor een doorbraak is het wachten tot midden jaren 1990. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen introduceert een formele wegcategorisering. Het plan voor een autosnelweg tussen Jabbeke en de Blauwe Toren sneuvelt definitief. In Brugge én Brussel rijpt – met dank aan een haalbaarheidsstudie, een stedenbouwkundig ontwerp en een MER – een

consensus over de Expresweg. Vier kruispunten krijgen een ongelijkvloerse inrichting door ze lokaal in te sleuven. Fietstunnels en -bruggen beperken de impact op de coherentie van het fietsroutenetwerk. Budget is geen issue meer. Dankzij breed lobbywerk uit de Brugse regio komt de N31 met stip op de lijst van Vlaamse missing link-projecten én in het vizier van de aanpak van zwarte punten (het befaamde TV3V-project). In 2006 gaat de spade in de grond aan de Koningin Astridlaan. Twaalf jaar later, in 2018, is het dan zover, met de inhuldiging van het complex Bevrijdingslaan: de N31 schudt na 43 jaar haar reputatie als 'dodenweg' van zich af. Enkel in Lissewege wacht men nog op een veilige doortocht.

En ook de derde, buitenste ring komt dankzij het RSV in een stroomversnelling en is in 2017 een feit.

## 2.11 Ruimtelijke ordening en -planning

**“Stedebouw” heeft te maken met “het scheppen, het onderhouden en het hervormen” van onze gebouwde omgeving, ons leefmilieu. Leefmilieu heeft vooral met ons milieu in ruimtelijke zin te maken. Stedebouw bouwt vaste bestaansruimten voor de samenleving.**

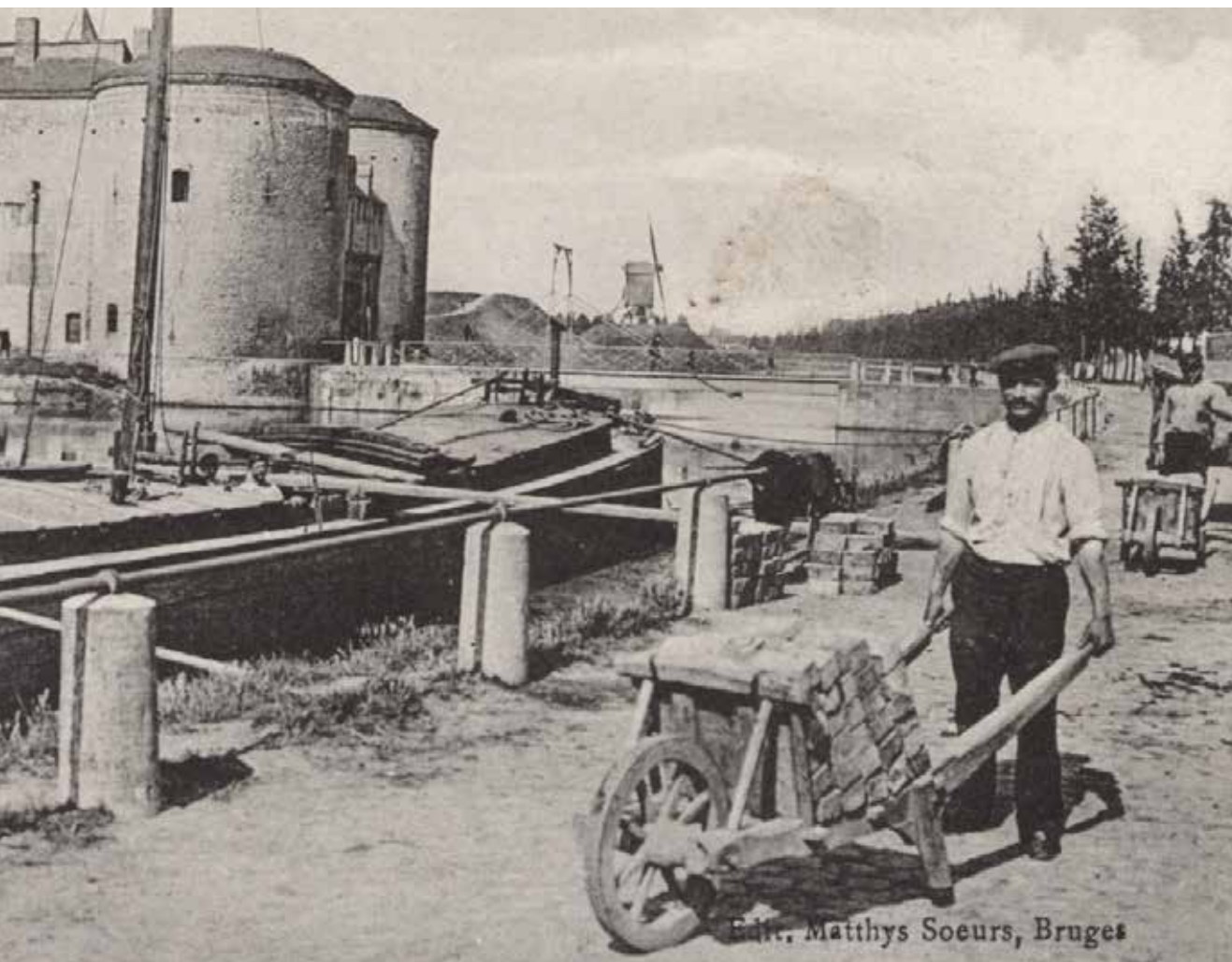
Structuurplan, 1972

Peeters (2014) stelde als boutade dat Le Corbusier als de invloedrijkste mobiliteitsdeskundige en Henri Ford als de invloedrijkste ruimtelijke planner geboekstaafd kunnen worden. Terecht, want keer op keer heeft een beslissing in het ene beleidsdomein een gevolg voor het andere. Ten goede of ten kwade. Dit hoofdstuk wenst niet het verhaal van ruimtelijke ordening in Brugge in extenso te vertellen, maar staat uitgebreider stil bij hoe ruimtelijke keuzes het mobiliteitsdebat in Brugge stuurden. Ten goede en ten kwade.

Net als elke wisselwerking, werkt ook deze in twee richtingen. Het Brugge uit de Middeleeuwen is hier de perfecte illustratie van. Zonder toegang tot het Zwin geen havenactiviteiten. Het is een extreem voorbeeld van hoe ontsluiting (of het geberk eraan) de ruimtelijke ontwikkeling van een stad en streek in de ene of andere richting kan duwen. Maar ook in het heden zijn voorbeelden legio. Kijk naar de impact van de N31 op de ontwikkeling van Sint-Michiels en Sint-Andries. Of kijk naar de A11 die Knokke dichtbij Brugge bracht (en vice versa). Uit tijdsgebrek gaan we echter niet dieper in op deze invalshoek.







### 2.11.1 Tijdslijn

eind 19e eeuw

koning Leopold II en het Brugse stadsbestuur lanceren de Brugse droom

1956 verordening op de bouwwerken

1962 Wet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en van de Stedenbouw

1972 Structuurplan (eerste in Vlaanderen)

1975 nota en richtplannen i.v.m. de gabarietbeheersing langs de invalswegen

1977 Gewestplan Brugge – Oostkust

1978 gemeentelijke belasting op het verkrotten van woningen

1979 functionele verbeteringspremie

1981 introductie principe 'karkasbouw'

1979 verordening op reclame en publicitaire middelen

1989 verordening op het bouwen en verbouwen, met parkeernormen

1993 stedenbouwkundige verordening met o.m. introductie van normering rond parkeervoorzieningen

1995 goedkeuring voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

1996 goedkeuring ruimtelijk beleidsplan voor Brugge

1997 bekrachtiging van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

1999 premie voor het wonen boven winkels

2000 opmaak Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge (goedkeuring 2006)

2006 aanpassing stedenbouwkundige verordening

2011 aanpassing stedenbouwkundige verordening, ook normeren fietsenstallingen

2018 goedkeuring van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

2019 voorstel voor een nieuwe wegategorisering

## 2.11.2 Reflectie: ruimtelijke ordening als muze van een mobiliteitsbeleid

Laten we meteen met de conclusie in huis vallen. Brugge illustreert hoe acties gelieerd aan het beleidsdomein 'ruimtelijke ordening' een fase in het mobiliteitsbeleid (cfr CREATE-framework, hoofdstuk 1.2) kunnen initiëren dan wel kunnen ondersteunen. Ruimtelijke ordening als instrument is dan ook amoreel, het is slechts door beleidskeuzes dat er kleur bekend wordt. In dit hoofdstuk zoomen we ter ondersteuning van deze these in op de fases die Brugge in de tweede helft van de 20e eeuw doorliep.

### HOE RUIMTELIJKE PLANNEN DE RODE LOPER UITROLDE VOOR DE AUTO (EN IN DE BINNENSTAD TERUGSCHROEFDE)

### HOE RUIMTELIJKE PLANNING AAN DE BAKERMAT STOND VOOR EEN 'CAR-ORIENTED POLICY' IN BRUGGE EN DE REGIO

Het verhaal van de Brugse ruimtelijke ordening in de 20e eeuw kent haar oorsprong in twee dromen: de Brugse droom en de Vlaamse droom. De Brugse droom is – quote Knack (15/08/1990) – de 19e-eeuwse droom om een miserabel provincienest te transformeren in een toeristische museumstad en om deze opnieuw aansluiting te geven met de zee. De Vlaamse droom is die van de Vlaming met de baksteen in de maag, de droom van een huisje-boompje-tuintje.

De Brugse droom om Brugge als een tweede Nürnberg te zien, zien we ook weerspiegeld in het Structuurplan. Geïnspireerd door het Handvest van Athene (1962) dat stelt dat historische steden de dragers van het collectief geheugen zijn, krijgt een ontwikkelingsmodel voor de binnenstad vorm. In de jaren 1970 komt een stadsvernieuwingsbeleid in de steigers te staan, met onder meer de functionele verbeteringspremie. In mobiliteitsperspectief initieerde dit niet enkel een nieuw verkeersmodel, maar zet de groei van het toerisme ook druk op het verkeerssysteem van de binnenstad, met bijvoorbeeld autocars die tot in de jaren 1980 nog tot in het stadshart reden.

De Brugse droom van een zeehaven, krijgt in de jaren 1970 - 1980 een nieuw elan dankzij de visievorming op de ontwikkeling van de achterhaven en een nieuwe voorhaven. Het polderlandschap transformeerde in een modern havenlandschap. Plannen voor een Brugse buitenring – het doortrekken van autosnelwegen – anticiperen op de verwachte groei van het goederentransport. Het betekende het begin van de saga die leidde tot de N31 en A11 zoals we die vandaag kennen (zie 2.10).

En de Vlaamse droom? Geïnspireerd door het Charter van Athene uit 1933 die een functiescheiding tussen

wonen – werken – recreatie ... bepleitte, rolde een verhardings- en versteningsgolf over groot-Brugge. Het gewestplan (1977) spreidde hiertoe een bont gekleurde lappendeken over het rurale landschap. Woningen rezen op in nieuwe verkavelingen. Langs de invalswegen nestelden zich winkellinten en industrieterrinen zoals Waggelwater en Herdersbrug.

Zoals de meeste steden heeft ook Brugge tijdens de 20e eeuw – en dan vooral na 1950 – een aanzienlijke uitbreiding van het verstedelijkte gebied gekend. [...] Op vele plaatsen reikten tuinbouwgronden, wei- en akkerlanden tot tegen de buitenrand van de vestingen. De randgemeentes waren bescheiden van omvang en vormden nog vrij nauw afgebakende kernen. Alleen langs de grote invalswegen was er enige bebouwing. Deze invalswegen waren overigens meestal afgeboord door statige bomenrijen. [...] Van deze rurale rand blijft een eeuw later weinig over. De verstedelijking van de randgemeenten heeft zowat alle grote groene ruimten in de onmiddellijke nabijheid van de oude binnenstad versnipperd of doen verdwijnen. De bomen langs de invalswegen werden opgeofferd aan wegverbredingen ten behoeve van het toenemende autoverkeer.

Ryckaert, 1999

Wetende dat mobiliteit een afgeleide is van een vervoersvraag, hoeft het geen betoog dat deze dromen en hun ruimtebeslag een grote impact hadden op mobiliteit en in het bijzonder op de toename van autoverkeer. Maar er is meer, want de toenemende auto-afhankelijkheid ontketende een vicieuze cirkel. Een vicieuze cirkel die bovendien centrifugale krachten opwekte, waarbij functies uit het centrum wegtrokken en zo de auto-afhankelijkheid nog verder versterkten. Het resultaat? Een spanningsveld tussen de Brugse droom, die onder andere inzette op versterking van het kernwinkelgebied, en de Vlaamse droom, die aanleiding gaf tot winkellinten en shoppingscentra buiten het centrum. Het zorgde ook en bovenal voor een tempoverschil tussen de binnenstad (waar vanaf de jaren 1970 gekozen werd voor een 'city of places'-model) en de deelgemeentes (waar het 'car-oriented policy' tot eind jaren 1980 de plak zwaaide).

### HOE RUIMTELIJKE PLANNING DE RODE LOPER VOOR EEN 'SUSTAINABLE MOBILITY PLANNING' UITROLDE ... OF WAS HET VICE VERSA (?)

Dat begin jaren 1990 de spreekwoordelijke olietanker in de deelgemeentes keerde, was te danken aan het Verkeersleefbaarheidsplan (1990). Andermaal geïnspireerd door Buchanan (1963) en diens reflectie op de draagkracht van wegen en omliggende wijken, komt er een visie op de weghierarchie met het juiste verkeer op de juiste plaats.

The main point to be made is that through traffic is a complicating factor in towns which first needs to be disentangled from the problems of town traffic proper and then needs careful consideration for the best way to deal with it.

Buchanan, 1963, Traffic in Towns

Het Verkeersleefbaarheidsplan vertaalt dit in volgende uitgangspunten

- 1) Ontwikkeling van een hiërarchische verkeersstructuur waarbij verkeersintensiteiten en functie van de verschillende straten gericht worden i.f.v. de betekenis van de betreffende straat binnen de ontsluitingsstructuur en het ruimtelijke en functionele patroon van Brugge
- 2) In verblijfsgebieden die aan extra verkeersdruk onderhevig zijn, moeten maatregelen genomen worden om overbodig en doorgaand verkeer te ontmoedigen en het rijgedrag en de snelheid van het autoverkeer aan het verblijfskarakter aan te passen
- 3) Dit betekent dat een spreiding van het verkeer over de verschillende radiale hoofdtoegangswegen, op de ring en de Expresweg en een concentratie van het verkeer op die wegen noodzakelijk is om hoofdstraten en verbindingswegen te vrijwaren [...]

Het idee duikt enkele jaren later ook op in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1994, voorontwerp - 1997), dat de wegcategorieën, hun (gewenste) hoofdkenmerken en de selectieprincipe vastlegt. Het RSV spreekt ook al van (internationale) hoofdwegen en primaire wegen. Op het gemeentelijke niveau worden de lokale wegen geselecteerd binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (1996), dat de spreekwoordelijke voorzet van het Verkeersleefbaarheidsplan zo binnenkopt.

De wegategorisering maakt het mogelijk om verblijfsgebieden af te bakenen. In de jaren 1990 en 2000

krijgen die gebieden een inrichting als zone 30 ingericht en wordt doorgaand verkeer er geweerd. Of hoe een einde kwam aan de alleenheerschappij van Koning Auto en een 'sustainable mobility planning' de kop opstak met groeiende aandacht voor duurzame vervoersmodi.

Bovendien sloot het RSV definitief de deur voor een autostrade tussen de Blauwe Toren en Jabbeke. Voor de AX, de latere A11, en de herinrichting van de N31 ging het licht wél op groen. Ook hier kregen de ideeën van een weghiërarchie een vertaling in infrastructuurinvesteringen.

## HOE RUIMTELIJKE ORDENING DE RODE LOPER UITROLDE VOOR EEN 'CITY OF PLACES'

Het Structuurplan maakte de sprong naar een 'city of places'-beleid. De visie inspireerde het Brugse stadsbestuur ook om een resem instrumenten te ontwikkelen die de brug slaan tussen ruimtelijke ordening en verkeerskunde. Dankzij een stedelijke verordening bond de stad de strijd aan met wat Gehl (2010) zou bestempelen als car-chitecture. Architectuur op maat van de auto. Architectuur die aan hoge snelheid beleefd wordt. Architectuur die de menselijke schaaldimensie mist. De verordening richtte haar pijlen op lichtreclame aan de gevels, garagepoorten die een straatwand zouden transformeren in een a-sociale gebouwplint ... De verordening versterkte zo de keuze voor de inrichting van de publieke ruimte op mensenmaat. Met oog voor details die het straatbeeld kleur geven, zoals zitbanken en groene elementen.

### 2.12 Straten en pleinen

De Brugse straten en pleinen vormen een hoeksteen van het Structuurplan. De concipiëring van het voetgangersgebied als verkeersbarrière gaf aanleiding tot een visie op thema's als circulatie en parkeren.

## 2.12.1 Tijdsreeks

- 1972 Huidevettersplaats (thans Huidevettersplein) wordt verkeersvrij  
Overwegende dat het noodzakelijk blijkt het typisch en schilderachtig karakter van de Huidevettersplaats te vrijwaren en het toeristisch verkeer aldaar te bevorderen.  
Verordening, 07/10/1971
- 1973 Structuurplan Brugge poneert een verkeersmodel met een letterlijk en figuurlijk centrale rol voor (een graduele uitbouw van) het voetgangersgebied
- 1977 Breidelstraat en deel van de Burg (6.500 m<sup>2</sup>) verkeersvrij  
Overwegende dat het noodzakelijk blijkt het typisch en prachtig karakter van de Breidelstraat en de Burg te vrijwaren en wandelverkeer aldaar te bevorderen  
Verordening, 25/10/1977
- 1978 principesbeslissing stadsbestuur om asfaltverharding te vervangen door kasseien
- 1978 Ganzestraat (en later Moerstraat), als eerste woonerf van Vlaanderen  
Men was immers tot de bevinding gekomen dat een straat iets meer was dan een doorgang voor autovoertuigen. Een straat moest ademen naar het ritme van de voetganger. De straat moest duidelijk haar vroegere functie van ontmoetings- en speelruimte opnieuw herwinnen. De voetganger, het kind, de bejaarde en de fietser bleken plots belangrijker te zijn dan het autovoertuig dat zich voortaan als gast in de straat moet gedragen.
- 1979 Sint-Amandstraat geopend als autovrije 'winkelwandelstraat'
- 1980 uitbreiding voetpaden op de Markt
- 1980 Vlamingstraat (en in december Smedenstraat) heraangelegd als eerste 'winkelerv' Hoe het allesverslindende monster dat auto heet de (winkelende) voetganger almaar meer in de verdrukking duwde en hoe de rollen nu omgekeerd worden met brede voetgangerszones en moet tussenin een ruimte voor auto's die strikt uitgemeten werd.  
Brugsch Handelsblad, 04/07/1980
- 1980 Simon Stevinplein wordt autovrij gemaakt en heringericht
- 1981 Jan Van Eyckplein en omgeving wordt heringericht
- 1981 uitbreiding winkelerven in Mariastraat en Gruuthusestraat
- 1982 Guido Gezelleplein, Walplein, Wijngaardplein en omgeving
- 1982 eerste woonerf buiten het stadscentrum, Tramstraat (Assebroek) en Hertsvelde (Sint-Michiels)
- 1982 opening 't Zand
- 1984 protest heraanleg Koning Albert I-laan (plannen 2 x 2 wegprofiel)
- 1984 heraanleg Geldmuntstraat
- 1989 de 2.000e Brugse lantaarn wordt geplaatst (in vervanging van de neonbuislampen die in de jaren 1960 en 70 in het straatbeeld verschenen)
- 1997 Markt parkeervrij
- 2001 Schouwvegerstraat als eerste Brugse speelstraat
- 2002 heraanleg Ezelstraat
- 2014 autovrije winkelstraten – Steenstraat
- 2015 heraanleg Geldmuntstraat volgens het concept 'shared space'
- 2016 autoluwe winkelstraten (assen Geldmuntstraat – Noordzandstraat en Steenstraat – Zuidzandstraat)  
Initieel van 10u tot 18u, na protest ingekrompen naar van 13u tot 18u
- 2017 eerste twee schoolstraten
- 2018 heraanleg 't Zand
- 2019 start heraanleg Katelijnestraat kondigt een nieuwe uitbreiding van het voetgangersgebied aan



## 2.12.2 Reflectie: de renaissance van de straat

In Brugge waren de grote straten gewoon verkeersriolen geworden waarin konstante files de voetganger letterlijk tegen de muren opdrongen. Frank Van Acker (Vlaams Weekblad, 02/05/1980)

Als de straat een weg wordt, is de straat weg. Het is een cryptische boutade die de vinger op de wonde drukt van wat zich in de jaren 1950 en 1960 afspeelde in Brugge: verbreding en asfaltering van straten, krimpende voetpaden ... Op de hoek van de Eiermarkt verschenen zelfs verkeerlichten mét busdetectie. De straat transformeerde van een verblijfsruimte in een verkeersruimte. De sociale en optionele activiteiten smolten als sneeuw voor de zon, slechts de noodzakelijke verkeersactiviteiten bleven over (naar: Gehl, 2010). Tegen deze achtergrond bepleit het Structuurplan een 'renaissance van de straat'.

De vloer van de stad moet zijn oorspronkelijke doel terugvinden. Ze moet opnieuw de looplijn van de wandelaar opvangen, de onthaalstoep van de winkelier omschrijven, de overgangszone naar bomen en groen aftekenen. Parkeerterreinen aan de rand van de voetgangersgebieden moeten zoveel mogelijk deel uitmaken van de stadsruimte. Met bomen, groen en een aangepast plaveisel moeten ze met het straatbeeld versmelten. De stadsvloer is de horizontale en levende gevel van de stad. Structuurplan, 1972

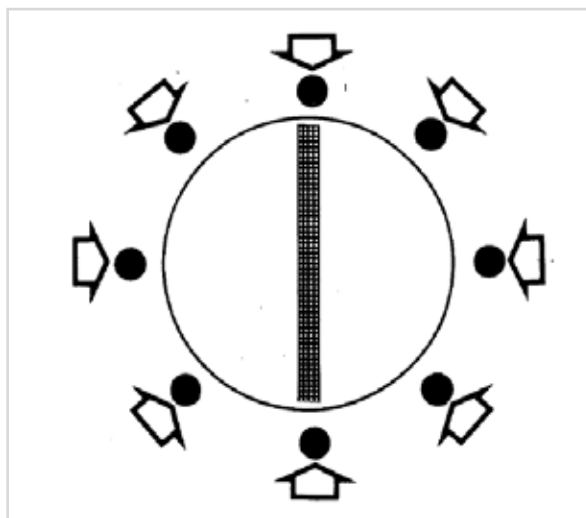
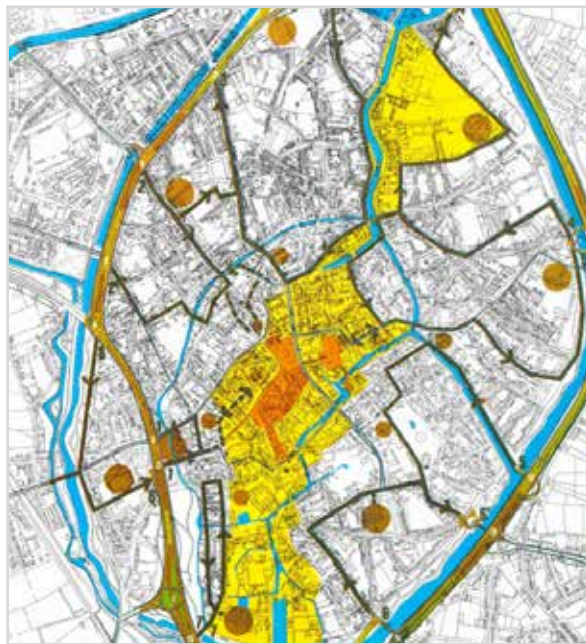
De visie betekende, mede dankzij de sanering van de reien (die de uitrol van riolering noodzaakten) en het sluiten van de ring (waardoor de rijkswegen in de binnenstad 'in goede staat' overgedragen moesten worden), dat in de jaren 1980 76 straten werden heraangelegd. Geïnspireerd op het concept 'erf' is de auto hier niet langer het maatgevend voertuig maar wel de gast. De materialisatie ondersteunt en bevestigt het historisch karakter van de binnenstad. Het principe van een minimaal voetpad maakt plaats voor een minimale rijweg. Tegelijk springt de herinrichting van tal van pleinen – veelal autovrij – in het oog.

De pleinen hadden een vrij sterke invloed ondergaan van het autoverkeer en parkeerdruk en waren verwaarloosbare en zielloze open ruimtes geworden. In de conceptie van de vernieuwing van de pleinen werd er telkens gepoogd om de verschillende functies die ze moeten kunnen bieden weer aan bod te laten komen. Vooreerst was er de rol van de pleinen als ontmoetingspleinen [...] dat er publieksmanifestaties – kermissen, feesten, markten – konden plaatsgrijpen. [...] De verkeersfunctie bleef bestaan maar werd minder dominant en in een aantal gevallen werd de parkeerruimte herschikt. Ook in esthetisch opzicht was de vernieuwing een verbetering.

Brugsch Handelsblad, 1987

De nieuwe kijk op straten en pleinen resulteerde in veel meer dan in een heraanleg van straten en pleinen. Centraal in het verkeersmodel stond het idee van een verkeersbarrière die een halt toeroept aan het binnenstedelijk doorgaand verkeer. Deze 'verkeersvrije' barrière zou diagonaal door de binnenstad lopen als voetgangersgebied en zou zo ook de basis vormen voor het circulatieplan.

Het idee was dat de verkeersbarrière zou samenvallen met de cultuurrassen in de stad: een kijkas geënt op de as Minnewater – Dijver – Markt – Langerei en een kortere luisteras op de as Biekorf – Stadsschouwburg.



Structuurplan, 1973 - hoe het circulatieplan en het parkeermodel in feite een voetgangersplan was, een pleidooi voor de stad op maat van de wandelende mens



Anno 2020 is het voetgangersgebied minder ambitieus qua oppervlakte. De focus verschoof naar de zogenaamde Gouden Driehoek (tussen Markt, 't Zand en Minnewater) die in 1991 in het Witboek bevestiging kreeg als het toeristisch kerngebied. Al kreeg het basisidee van een barrière wel vorm via de twee circulatieplannen en maakt de stad stapsgewijs werk van een uitbreiding van het voetgangersgebied. Getuige de keuzes voor de Geldmuntstraat – Steenstraat in 2016, of de keuze in 2020 voor een nieuw openbaarvervoersplan, dat de bussen buiten het voetgangersgebied leidt. En die keuze biedt op zijn beurt een opportuniteit om het voetgangersgebied verder uit te breiden.

Als het regent in de binnenstad dan druppelt het ook in de deelgemeentes. In de jaren 1980 kregen ook de oude gemeentepleinen een nieuw jasje. Frappant is dat hier de 'city of places'-filosofie niet resoluut werd doorgetrokken. Een hogere verblijfswaarde? Check. Ruimte voor (geparkeerde) auto's? Check. Zo illustreert de inrichting van pleinen het verschil in mobiliteitsdenken tussen centrum en deelgemeente. Even frappant is dat hier de visievorming zich slechts toespitste op het plein zelf, zonder hier een ruimere visie aan te koppelen.

- 1980 centrumplein (Sint-Kruis)
- 1982 Onder de Toren (Lissewege)
- 1983 Pastoor Verhaegheplein (Ver-Assebroek)
- 1983 Gaston Roelandtsplein (Assebroek)
- 1983 Sint-Pietersplein (Sint-Pieters)
- 1984 plein aan de Arendstraat (Sint-Jozef)
- 1984 Marktpluin (Zeebrugge)
- 1987 gemeenteplein (Sint-Michiels)

Ook de herinrichting van straten in de deelgemeentes gebeurde met de spreekwoordelijke handrem op. Deels verklaarbaar, want hier was er geen nieuwe ringweg als stimulans om de verzamel functie van invalswegen terug te schroeven. Toch viel een switch te noteren, in bijzonder met dank aan het Verkeersleefbaarheidsplan (1990) dat inrichtingsprincipes poneerde per type weg, van een 'car-oriented policy' naar een 'sustainable mobility planning'. Het STOP-principe sijpelde door. Kwalitatieve fietspaden, busbanen en snelheidsremmende maatregelen gingen deel uitmaken van de gereedschapskist van de ontwerper.

De radiale steenwegen die de verbinding maken tussen de binnenstad respectievelijk de R30 met de deelgemeenten en hinterland zijn eveneens beeldbepalend voor het mobiliteitsbeeld van Brugge. Deze steenwegen zijn grotendeels een historisch gegeven gezien ze al in de vorige eeuwen als echte steenwegen verbindingen gaven naar en van Brugge voor allerlei handel en vervoer. Ze zijn langzamerhand uitgegroeid tot de grote lokale invaladers naar de stad, de morfologie van de wegenis werd weliswaar aangepast maar binnen rooilijnen die ook al zo goed als van oudsher vastlagen. Er was weinig ruimte om structureel fundamentele aanpassingen aan de breedte en aan dus de capaciteit van die wegenis aan te brengen. Evaluatie Mobiliteitsplan (2011)



## 2.13

### Toerisme

#### 2.13.1 Tijdslijn

- 1255 (?) start Heilig-Bloedprocessie, vanaf 1310 samenvallend met de Meifoor (jaarmarkt)
- 1815+ na de slag in Waterloo wordt Brugge een vaste tussenstop voor de Britten op weg naar het befaamde slagveld
- 1847 publicatie van de eerste toeristische gids Carte-Guide de Bruges (Daveluy)
- 1877 koning Leopold II en zijn discipelen lanceren de Brugse droom  
Je voudrais voir restaurer ses anciens et beaux monuments, afin que Bruges devienne une autre Nürenberg. Que la ville toute entière ne soit qu'un vaste et splendide musée, et pas un étranger ne visitera la Belgique sans aller le voir.  
Leopold II, 1877
- 1892 Georges Rodenbach schrijft Bruges La Morte
- 1909 oprichting van het 'bureau voor kostenloze inlichtingen' door de vereniging 'Brugge Voorwaarts'
- 1905 oprichting van een 'dienst van gondels op de vaarten van de stad', start tochten op de Reien
- 1936 Wet op het betaald verlov (congé payé) – Oprichting Dienst voor Toerisme  
"alle initiatieven nemen en uitwerken om onze stad als toeristenstad en voornamelijk als toeristencentrum meer en meer te doen kennen en te doen bezoeken en op die wijze een rijke bron van inkomsten voor onze neringdoende medeburgers te scheppen."
- 1977 enkelrichtingsverkeer voor koetsen in Breidelstraat
- 1978 nieuwe route koetsen (tengevolge circulatieplan)
- 1978 inrichting aan de hoge Katelijnebrug (aan de Noordzijde) als parkeerterrein voor toeristenbussen  
een bailey-brug van het Belgische leger maakt de verbinding richting Minnewater
- 1980 openstelling parking voor autocars Bargeweg
- 1981 autocar-passagiers mogen enkel uitstappen op de Markt, instappen aan de Katelijnepoort
- 1990 als antwoord op de campagne 'SOS Brugge', publiceert het stadsbestuur het 'Witboek van een beleid'
- 1990/1 heraanleg – uitbreiding parking autocars aan de Bargeweg
- 1992 de publicatie 'Brugge word wakker!' roept op tot het ontwikkelen van een globale visie waarbij als antwoord op het consumptietoerisme gekozen wordt voor een nieuw toeristisch – cultureel project, de kiem wordt gelegd voor o.m. het Concertgebouw en Brugge 2002
- 1995 toegangsverbod toeristenbussen binnenstad (m.u.v. toelatingen voor horeca-bestemming) – in uitvoering van het Verkeerscirculatieplan
- 1996 hotelstop in de binnenstad
- 2000 Euro 2000 met eigen Mobiliteitsplan opgemaakt door de verkeersdienst van de lokale politie
- 2001 herinrichting parking autocars op het Kanaaleiland
- 2002 Brugge, Europese Culturele Hoofdstad geeft een impuls aan een kwalitatiever onthaal aan de Bargeweg waar een Vestibuleplein wordt gecreëerd  
Brugge 2002 werkt ook met een mobiliteitsplan met o.m. randparkings die bediend worden door een shuttlebus, echter deze worden weinig gebruikt
- 2007 parkeerterrein voor motorhomes aan het Kanaaleiland
- 2014 verbod op halteren van autocars op de Vrijdagmarkt – 't Zand
- 2018 opening cruiseterminal in Zeebrugge
- 2019 goedkeuring van de strategische visienota 'toerisme'
- 2019 de schop gaat in de grond voor de bouw van een beurs- en congrescentrum
- 2020 in werking treden van het nieuwe Taxi-decreet

### 2.13.2 Reflectie: het is niet al goud wat blinkt

De SOS-campagne (1990) zette de discussie op scherp: de kip met de gouden eieren mag niet geslacht worden. Toerisme kan, maar niet ten koste van de leefbaarheid van de binnenstad. Het historische centrum – dixit de initiatiefnemers – botste andermaal op grenzen, niet van een stijgend autogebruik, wel van een stijgend aantal toeristen en in bijzonder de komst van grote hotelketens. Geïnspireerd door het Structuurplan (1972) ent het stadsbestuur in haar repliek, via een heus Witboek (1990), een concentratiemodel op de Goude Driehoek (tussen Minnewater, 't Zand en Burg). Het idee was om hier de toeristisch-recreatieve activiteiten (inclusief shopping) te concentreren. In andere Brugse kwartieren kon zo de woonfunctie centraal blijven staan. Eenzelfde filosofie lag ook aan de grondslag van een hotelstop (1996) en nog later een stop op vakantiewoningen (2002). Hier was de vrees dat deze functies de Brugse woonmarkt zouden ontwrichten.

**Het getuigt dan ook wel van echt kwade trouw als bepaalde critici de bewoners van dat Sint-Annakwartier willen doen geloven dat het de bedoeling zou zijn deze wijk op te offeren aan het gouden kalf van het toerisme.**

Witboek van een Beleid – De INZET voor een leefbaar en leven Brugge, 1990

Het mag dan ook geen verrassing zijn dat in de nieuwe strategische visienota (2019) de nadruk niet ligt op 'meer' maar wel op 'beter'.

Binnen de 4,4 km<sup>2</sup> van het 'ei' tellen we vandaag op de absolute piekmomenten tot drie keer meer bezoekers dan inwoners. We zien ze vooral in vakantieperiodes en in week-ends op dezelfde plaatsen en op dezelfde tijdstippen, steeds vaker voor slechts een paar uur. Zowel bij inwoners, ondernemers als bezoekers groeit het besef dat het stedelijk toerisme op vlak van draagkracht tegen een grens botst. Brugge was z'n tijd ver vooruit in het nemen van maatregelen om de impact van het toerisme beheersbaar te houden, in het belang van haar inwoners en in het besef dat wat goed is voor inwoners ook goed is voor bezoekers. Daardoor is Brugge vandaag in geen enkel opzicht vergelijkbaar met het kranse steden dat lijdt onder een permanente excessieve druk van het toerisme. Met slim management willen we dit zo houden en kunnen bijsturen als het moet.

Het mobiliteitsbeleid waakte er mee over dat de Brugse droom (zie ook hoofdstuk 2.12) geen Brugse nachtmerrie werd. Toeristen zijn welkom, maar uitwassingen worden bestreden. Toerisme ook op maat van de binnenstad. In concreto vertaalt dit zich bijvoorbeeld in het weren van autocars uit de binnenstad. In 1981 mogen toeristen enkel uitstappen op de Markt, instappen moet

aan de Katelijnepoort waar t.h.v. de Bargeweg een autocarparking komt. In 1995 volgt dan een algemeen toegangsverbod voor autocars met spreekwoordelijke uitzondering voor autocars die toeristen afzetten of oppikken aan een hotel in het centrum.

Ook de realisatie van een cruiseterminal (2018) valt te kaderen in de ambitie om de toestroom van toeristen te kanaliseren. Cruiseschepen met gemiddeld 3.000 toeristen aan boord zorgen voor hit-and-runs op het historische centrum zonder veel toegevoegde economische waarde. Dit in schril contrast tot bijvoorbeeld congresgangers. Et voilà: la raison d'être voor de bouw van een nieuw beurs- en congrescentrum.

**Ondanks de sterke groei in het aantal schepen en passagiers van de laatste jaren, blijft het aantal cruiseschepen in Zeebrugge dit jaar stabiel. Dat vindt de burgemeester van Brugge, Renaat Landuyt (sp.a), niet erg. 'Tot op heden blijven de meeste schepen hier maar een dag liggen, wat net genoeg is om Brugge te ontdekken en wat souvenirs te kopen. Als er nog meer schepen aankomen, dreigt het gevaar dat we de toerismestroom niet aankunnen', zegt Landuyt.**

De Tijd, 12/06/2018

Al kan men ook de vraag stellen of een meer kritische reflex niet wenselijk is voor alle 8 miljoen bezoekers per jaar. Een gedetailleerde analyse naar modal split (hoe komen de toeristen naar Brugge?), naar de druk op de parkeerorganisatie en mogelijke oplossingen ontbreekt (is er bv. een bereidheid om te parkeren op afstand, Park&Ride, of verkiest een shoppende bezoeker toch een parkeerplaats onder 't Zand?). Het beleid lijkt hier eerder vraagvolgend en nog te weinig aanbodsturend (al tonen hogere voorbeelden dat het kan). Gezien de verwachte groei van het toerisme lijkt extra beleidsonderzoek op dit vlak alvast opportuun.

En voor de toekomst zal het stadsbestuur Brugge met argusogen sowieso de implementatie van het nieuwe taxidecreet (2019) opvolgen. Zullen straattaxi's à la Uber de binnenstad overspoelen en rondjes rijden op de circulatielussen om klanten te strikken?

## 2.14

### Trein

#### 2.14.1 Tijdsreeks

- 1838 opening 'ijzeren weg' tussen Gent en Brugge (en later dat jaar richting Oostende)
- 1844 opening neoclassicistisch stationsgebouw (vandaag te bewonderen in Ronse) op 't Zand
- 1862 opening spoorlijn Brugge – Blankenberge met (primeur voor België) dubbeldekstreinen
- 1886 nieuw stationsgebouw met perronoverkapping in neogotische stijl
- 1899 principesbeslissing voor de realisatie van een nieuw station
- 1935 opening nieuwe spoorwegbedding op de grens met Sint-Michiels
- 1938 opening derde Brugse station
- 1948 afbraak oude station op 't Zand
- 1955 station Brugge Sint-Michiels wordt gesloten
- 1983 nieuw spoorwegtracé tussen Brugge en Knokke (door in gebruik name achterhaven)
- 1985 elektrificatie lijn Brugge-Kortrijk
- 1987 laatste treinferry vertrekt in Zeebrugge (gestart in 1924)
- 1996 heraanleg Stationsplein, o.m. uitbreiding fietsenstalling en realisatie Kiss&Ride
- 1998 Plan Neutelings voor de stationsomgeving
- 2007 Stationsplein krijgt een nieuwe pleinwand
- 2009 verbreden – vernieuwen spooronderdoorgang (met winkels, nieuwe liften en roltrappen) en perrons
- 2009 opening kamgebouw – het station krijgt ook aan de zijde Sint-Michiels een volwaardige invulling
- 2013 tweede Kiss&Ride-zone (zijde Sint-Michiels)
- 2014 station Zwankendamme wordt gesloten omwille van realisatie rangeerstation Zwankendamme
- 2014 rechtstreekse verbinding Brugge – Brussel-Nationale Luchthaven (vanaf 2017 ook tijdens het week-end)
- 2019 start derde spoor Brugge – Dudzele (einde werken voorzien in 2024)
- 2019 goedkeuring masterplan voor de stationsomgeving (laatste fase stadsontwikkelingsproject)
- 2020 goedkeuring samenwerkingsovereenkomst stadsbestuur Brugge – AWW voor de aanpak van de zwarte punten op de R30 / de realisatie van een landschapsbrug

### 2.14.2 Reflectie: wind mee, stroom tegen

De Brugse bussen illustreerden al (hoofdstuk 2.2) dat de 'transit city' de scepter niet meer zwaaide. Bij gebrek aan langetermijn-datareeksen is het moeilijk om harde uitspraken te doen, maar dat de trein eenzelfde zwanenzang meemaakte als de bus, staat niet ter discussie. Vast staat ook dat er sinds de jaren 1990 vernieuwde aandacht is, met opnieuw groeicijfers. Het was wel wachten tot 2011 vooraleer de NMBS terug op het niveau van de jaren 1960 kwam. Helaas brak net toen een nieuwe economische crisis uit en drongen besparingen zich op. Het beleid sloeg aan het twijfelen, tussen een autogestuurde aanpak en een resolute keuze voor duurzame vervoersmodi. En de NMBS, die was het kind van de rekening.

De cijferanalyse van de NMBS liegt er niet om: wanneer het personenvervoer met de wagen tussen 1960 en 1977 met 265% steeg, daalde het aantal reizigers bij het spoor in dezelfde periode met 23,3% en het aandeel in de totale markt van het reizigersvervoer van 24% tot 10%.

Lastige Bruggeling, 1979, jr 6, nr 3

De trein mag dan van haar pluimen verloren hebben, het station geenszins. De realisatie van een stationsparking, de concentratie van hogescholen aan de zijde Sint-Michiels, een stadsontwikkelingsproject dat anno 2020 halverwege is, de komst van het Vlaams en Federaal Administratief Centrum, de komst van het Huis van de Bruggeling ... Het station transformeert tot een station 2.0, op het kruispunt van de world of places en de spaces of flows (naar: Castells, 2000; van der Bijl & Hendriks, 2010). En dit op een boogscheut van de Gouden Driehoek en 't Zand. Met de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid (met het treinnet als toplaag en met een prominente rol binnen het kern- én aanvullend net), de verdere realisatie van het stadsontwikkelingsproject (inclusief uitbreiding van de stationsparking) en de ambitie voor een landschapsbrug zal deze rol de komende jaren enkel maar toenemen.





## 2.15

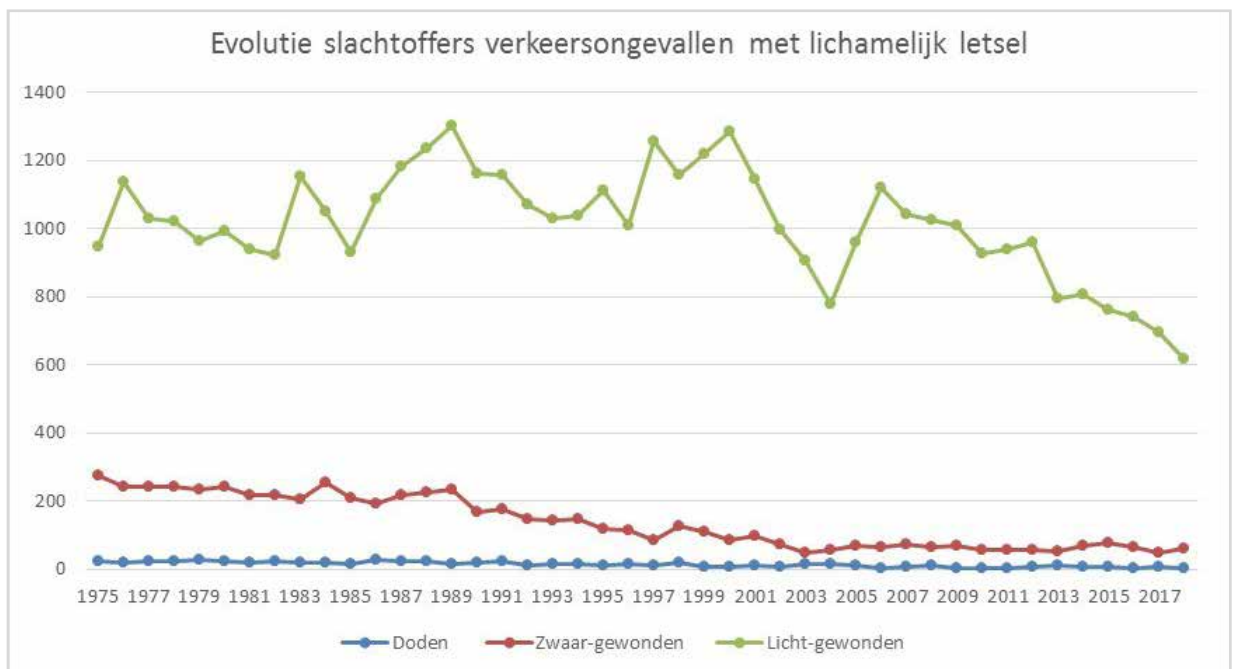
# Verkeersveiligheid

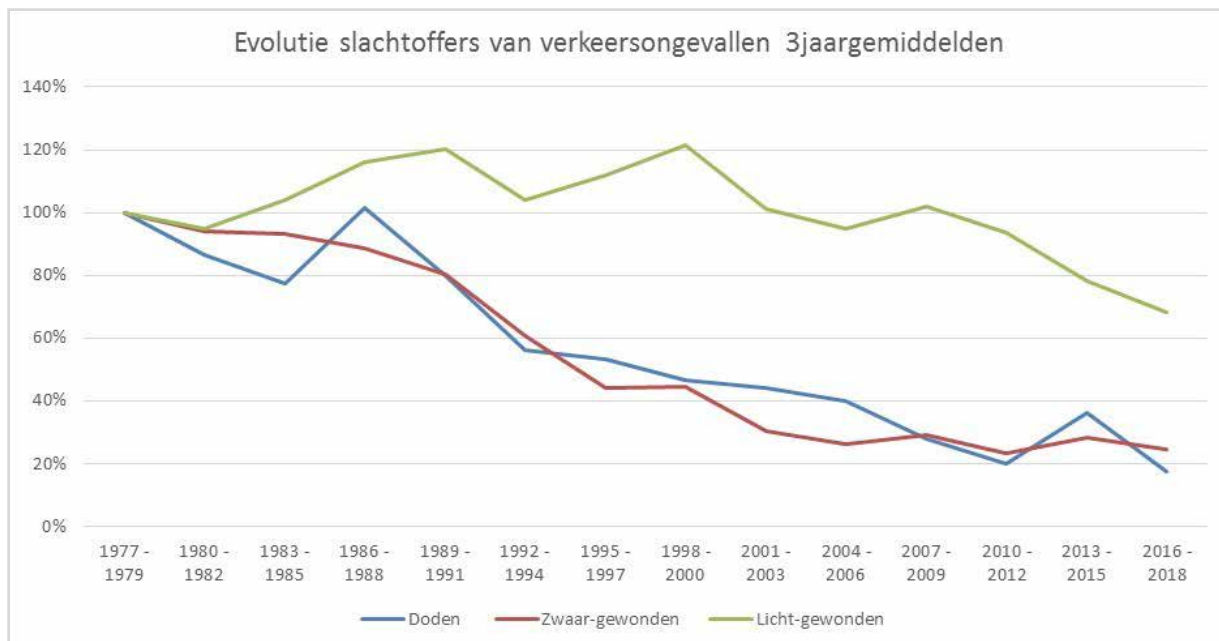
### 2.15.1 Tijdsreeks

Deze tijdsreeks beoogt geenszins volledigheid. Ook in andere hoofdstukken (zoals bij het verhaal van de N31) zijn mijlpalen te vinden inzake verkeersveiligheid. Toch illustreert de reeks, zeker in combinatie met de ongevalldata, duidelijk hoe het beleid evolueerde. De nadruk ligt vooral op het facet 'engineering' en minder op 'education' of 'enforcement' (cfr. 3E-model).

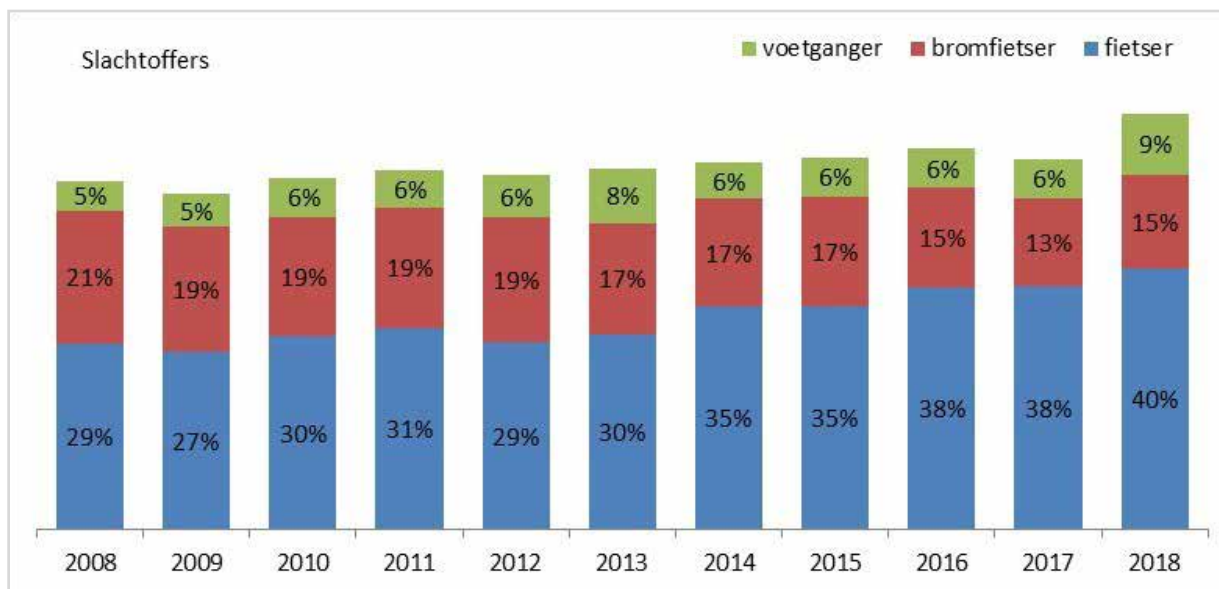
- 1960 verplichte technische autocontrole, opening inspectiestation in Brugge
- 1972 nationale tv brengt 'Veilig verkeer' (voorloper 'Kijk Uit'), gepresenteerd door rijkswachtluitenant Alex Van Wanzele
- 1978 invoeren circulatieplan "Uit cijfers bleek dat in vergelijking met de overeenkomstige periode van vorig jaar 33 t.h. minder ongevallen in de Brugse binnenstad werden genoteerd. In dezelfde periode daalde het aantal ongevallen op het Zand met 62 t.h."
- 1979 publicatie Nederlands rapport 'Aanpak verkeersongevallenconcentraties' (krijgt pas in de jaren 1990 een Belgische vertaalslag, o.m. via Handboek Gebruik Ongevalsegevens, 1992, BIVV, en werd nog later door vertaald in o.m. de studie "TV3V zwarte punten")
- 1981 (?) schildpadactie leidt tot ontstaan wijkcomités, o.m. in de Malehoek
- 1984 minister Herman De Croo roept 1984 uit tot het jaar van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid
- 1986 oprichting Belgisch Instituut voor de VerkeersVeiligheid (thans Vias Institute)
- 1987 introductie van de gemachtigd opzichter via een nieuw KB
- 1990 goedkeuring van het Verkeersleefbaarheidsplan
- jaren 1990 week-end-ongevallen plaatsen verkeersveiligheid hoog op de (politieke) agenda
- 1994 eerste bi-flash installaties aan Brugse schoolomgevingen
- 1996 evaluatie Verkeersplan (1992)
  - Sinds de invoering van dat plan daalde het aantal ongevallen met circa één-vierde. Het aantal ongevallen met fietsers liep zelfs met 36% terug en in de zone 30 met meer dan 40%.
  - Brugsch Handelsblad, 4/4/1996
- 2001 het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt vastgesteld door de Vlaamse Regering met o.m. de doelstelling om inzake verkeersveiligheid tegen 2010 een vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers met meer dan 50% ten opzichte van 1999
- 2002 de Vlaamse Minister van Openbare Werken selecteert een lijst met 809 verkeersonveilige 'zwarte punten'
- 2003 start actieplan Gevaarlijke Punten (Vlaamse overheid), zie o.m. hoofdstuk over de N31
- 2015 Brugge ondertekent het SAVE-charter
- 2016 een witte fiets verschijnt na dodelijk ongeval aan de Expresweg (en later ook aan de Scheepsdalelaan)
- 2017 dodelijk ongeval met een zesjarige leerling geeft aanleiding tot actieplan Veilige schoolomgeving
- 2018 'moordstrookje' is het woord van het jaar
- 2018 Brugge behaalt als eerste centrumstad het SAVE-label en stapt als pionier in het SAVE 2.0-traject
- 2018 proefproject (primeur) met gevleugeld zebepad, uitgewerkt door AWW en de lokale politie Brugge
- 2019 studie 'gevaarlijke punten', als invulling SAVE-charter dat 23 rode en zwarte punten in Brugge onderzocht
- 2019 publicatie van een nieuwe dynamische 'zwarte punten'-lijst door de Vlaamse overheid, zwakke weggebruikers krijgen een hogere wegingscoëfficiënt 1,7

## 2.15.2 Ongevallendata





bron: jaarrapporten Nationaal Instituut voor de Statistiek (eigen bewerking voor grondgebied stad Brugge)



bron: lokale politie Brugge (eigen bewerking)

### 2.15.3 Reflectie: van een schier afwezig tot een reactief beleid

“De dood van een miljoen mensen is een statistiek. De dood van één man een tragedie.” De woorden van Sovjet-dictator Joseph Stalin bevatten een jammerlijke kern van waarheid. Niet enkel voor een dictatuur maar ook voor het falend of – beter – afwezig verkeersveiligheidsbeleid na de tweede wereldoorlog. Zelfs betrouwbare statistieken zijn tot 1976 niet te vinden. Ogenscheinlijk een kwestie van niet-communicatie tussen rijkswacht en politie, maar bovenal een teken aan de wand dat verkeersongevallen een non-issue zijn, een neveneffect van Koning Auto. Slechts in de jaren 1970 en 1980 neemt, stapvoets, de aandacht voor deze donkere zijde van het verkeer toe. Ook in Brugge, waar de ‘dodenweg’ de Expresweg symbool voor de verkeersonveiligheid wordt en actiegroepen de vele slachtoffers een gezicht en een persoonlijk verhaal geven.

**“Bent u echt zeker dat dit plan het aantal verkeersslachtoffers zal verminderen?” vroeg iemand onlangs aan Verkeersminister Dehaene. “Kijk”, antwoordde die, “we hebben op onze wegen elke week evenveel doden als bij het Heizeldrama. Dat is het verkeersslagveld. En dat wil het verkeersvredesplan verhelpen. Met beter beveiligde voetgangers en fietsers dankzij Zone 30. [...] BIVV, 1990, Verkeersslagveld of Verkeersvrede?**

In navolging van initiatieven van de nationale overheid komt verkeersveiligheid pas eind jaren 1980 en begin jaren 1990 prominenter op de agenda, met onder andere een toenemende media-aandacht voor het fenomeen van de weekendongevallen. Ook in Brugge en in bijzonder in de deelgemeentes. Hoewel nog onder de vlag van het ‘Verkeersleefbaarheidsplan’ krijgen plannen voor de aanpak van 45 straten en kruispunten vorm. Vertrekpunt is het concept van de ‘self explaining road’: een goed ontwerp ondersteunt een correct (en dus veilig) gebruik van de weg. Het snelheidsregime vertaalt zich in aangepaste rijbaanbreedtes, met wegversmallingen, verkeersplateaus ... Een duidelijke knik in de statistieken is, mede dankzij de algemene snelheidsreductie van 60 naar 50 km/u in de bebouwde kom, het resultaat.

De aandacht voor het thema verslapt sindsdien niet. Ook niet op het Vlaamse niveau, waar in 2003 een ‘zwarte punten’-programma het licht ziet. De overheid gaat 809 gevaarlijke punten aanpakken, verspreid over Vlaanderen. Ook in Brugge, dat 21 zwarte punten kende en waar het project een hefboom is voor de aanpak van gevaarlijke punten op de Expresweg N31 en de stationsomgeving aan de kant van Sint-Michiels. Het is een werk van lange adem, dat tot in 2018 voortduurt. En ondertussen zijn een reeks nieuwe zwarte punten ‘ontstaan’. Daarom uit de Vlaamse Regering een resoluut

engagement om “de schande van de 400 [ doden ] aan te pakken”. Jaarlijks verschijnt sinds 2018 een nieuwe dynamische lijst.

Ook in het Brugse stadhuis verslapt de aandacht voor het thema niet. Zo zorgt de versnelde uitrol van de zone 30 begin jaren 2000 ervoor dat een idee als de ‘self explaining road’ uit het ‘Verkeersleefbaarheidsplan’ navolging krijgt over het ganse grondgebied. Zone 30 wordt dé regel in de Brugse woonwijken. Bijzondere aandacht gaat naar schoolomgevingen, in het bijzonder nadat in 2017 een dodelijk ongeval aan een schoolpoort gebeurt. Het nieuwe actieplan ‘Veilige Schoolomgeving’ neemt onder andere alle 138 Brugse schoolpoorten onder de loep. In 2015 ondertekent het Brugse stadsbestuur als eerste grote centrumstad het SAVE-charter van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen. Met een eigen zwartepunten-lijst schakelt de stad een versnelling hoger en werkt onder leiding van een verkeerspsycholoog (MOW) de SAVE 2.0-methodiek uit om lessen te trekken uit ongevallen.

En wat brengt de toekomst? Wellicht een meer proactief beleid. Dankzij het pilootproject SAVE 2.0 (2018) werkt het stadsbestuur aan een verkeersveiligheidsreflex. Zo krijgt bij nieuwe plannen het thema ‘verkeersveiligheid’ meer gewicht. Bovendien kan het regionaal mobiliteitsplan een opportuniteit bieden om de verkeersdruk richting Brugge en in bijzonder de druk op de inval- en sluipwegen in de deelgemeentes te verlichten.

## 2.16

### Wetgeving – snelheid

#### 2.16.1 Tijdsreeks

- 1899 eerste Verkeerswet
- 1910 snelheidslimiet 15 km/u in de stadscentra en 40 km/u buiten de centra
- 1924 algemene snelheidsbeperking wordt geschrapt (de mogelijkheid voor bijzondere snelheidsbeperkingen blijft wel behouden)
- 1934 nieuw Verkeersreglement, een keuze voor een disciplinair verkeerssysteem
- 1968 Wegverkeerswet
- 1975 nieuw Verkeersreglement (nog steeds, weliswaar met talrijke wijzigingen, van kracht)
- 1977 gemeenteraadsbesluit voor de algemene snelheid 60 km/u in de Brugse agglomeratie
- 1978 Ganzestraat als eerste woonerf van Vlaanderen, snelheidsregime 20 km/u
- 1988 definiëring zone 30 in de Wegcode, met dan nog stringente inrichtingsvoorschriften ("de infrastructuur van de rijbaan moet zodanig aangelegd zijn dat in gans de gereguleerde straat of zone de snelheid wordt afgedwongen die niet hoger dan 30 km per uur ligt")
- 1990 het Verkeersleefbaarheidsplan maakt een selectie van verblijfsgebieden die prioritair het zone 30 statuut zouden kunnen krijgen
- 1990 BIVV brengt een voorwaardelijk positief advies uit op de principiële vraag om in de Brugse binnenstad en in Lissewege een zone 30 in te richten
- 1991 aanpassing Wegcode met meer aandacht voor fietsers en voetgangers
- 1992 snelheid in bebouwde kom wordt landelijk verlaagd van 60 km/u naar 50 km/u
- 1992 aanpassing snelheden op gewestwegen in lijn met de toen recent goedgekeurde visie 30/50/70 en 90 als spreekwoordelijke uitzondering (weliswaar onder storm van protest)
- 1992 Verkeersplan Binnenstad betekent het invoeren van een zone 30 in quasi gans de binnenstad
- 1992 zone 30 in centrum Lissewege en diverse straten in Sint-Jozef
- 1993 zone 30 wordt ingevoerd in 10 straten in de deelgemeenten
- 1994 eerste bi-flash-lichten aan de schoolomgeving (o.m. Astridlaan, Generaal Lemanlaan en Spoorwegstraat), dit betekent het invoeren van een dynamische zone 30
- 1995 beleidsambitie om zone 30 uit te breiden in de deelgemeentes
- 1995 zone 30 wordt uitgebreid in de deelgemeentes (o.m. Sint-Katarinawijk)
- 1996 voetgangers krijgen op het zebrapad voorrang
- 1997 de Vlaamse overheid publiceert een dienstorder 'voetgangersoversteekplaatsen', in Brugge wordt dit aangegrepen om een grote kuis te houden in de zebrapaden ... al wordt dit deels teruggedraaid na protest
- 1998 zone 30 in Zwankendamme
- 1998 voorwaarden zone 30 worden versoepeld, de roep om ook in de deelgemeentes voluit de kaart te trekken van de zone 30 klinkt luider (zowel vanuit burgers, middenveld als vanuit de politiek)
- 2000 zone 30 wordt ingevoerd in 34 bijkomende straten/wijken
- 2003 in uitvoering van het Mobiliteitsplan wordt een planning opgemaakt voor de algemene uitrol van zone 30 in de woongebieden
- 2003 start uitrol flitscamera's aan diverse kruispunten, eerste camera's in Brugge komen aan de Gentpoort en Katelijnepoort
- 2004 versoepeling voorwaarden zone 30
- 2004 zone 30 wordt ingevoerd in 44 bijkomende straten/wijken
- 2005 een nieuw Ministerieel Besluit stipuleert dat alle schoolomgevingen gesitueerd zijn in een zone 30
- 2007 goedkeuring planning voor de verdere uitrol van zone 30 (tijdshorizon 2011)
- 2008 zone 30 wordt ingevoerd in 25 bijkomende straten/wijken
- 2017 in Vlaanderen wordt de snelheid buiten bebouwde kom verlaagd van 90 km/u naar 70 km/u
- 2.16.2 Reflectie: hoe wetgeving een rem en een stimulans kan zijn



## ER WAS EENS ... BEWEGING

Wij hadden [ begin 20e eeuw, nvda ] alleen maar af te rekenen met de stootkarren en kruiwagens van ambachtslieden en leurders en deze zagen wij van ver komen. Auto's reden niet door het straatje. Toen het toch eens gebeurde, gaf dat aanleiding tot een algemene verontwaardiging.

Achille Van Acker, Minister van Staat en vader van Frank Van Acker, 1964, Herinneringen

Eerst de fiets, op lokaal vlak, en later en vooral de automobiel [...] hebben op hun beurt aanleiding gegeven tot de komst van een nieuw begrip verkeer. [...] Verkeersgedrag voor de komst van fiets en automobiel was overwegend reactief. De weggebruiker hoeft bij ontmoetingen op de weg niet op voorhand in een veilige positie te zijn: na het waarnemen van een naderend voertuig was er immers nog voldoende tijd om te reageren en een veilige positie in te nemen. Met de komst van snel gemotoriseerd verkeer moest verkeersgedrag noodgedwongen anticiperend worden. Een veilige positie moest voortdurend ingenomen zijn, op het ogenblik dat een naderend voertuig werd waargenomen was het te laat om nog te reageren.

Weber, 2010, De blijde intrede van de automobiel in België

De snelheid van de eerste auto's noodzaakte letterlijk en figuurlijk een nieuwe kijk op het verkeer en bij uitbreiding de organisatie van het samen-leven. In 1934 kiest zo het nieuw Verkeersreglement noodgedwongen voor een disciplinair verkeerssysteem. De scheiding van verkeersstromen was het feit.

De overheid moest dwingend kunnen optreden tegenover automobilisten en andere weggebruikers om de veiligheid op de openbare weg te garanderen. [...] Er was ook een duidelijke hiërarchie: voetgangers moesten op het voetpad [...] Wanneer geen fietspad aanwezig was, mochten fietsers op de weg, maar enkel rechts en op een rij.

Weber, 2010, De blijde intrede van de automobiel in België

Afspraken over snelheid zullen meer dan een eeuw het publieke debat voeden. Deed eertijds de vrijheid van de autobestuurder de balans overhellen richting hoge snelheidslimieten, dan doet het facet 'verkeersveiligheid' die balans eind 20e eeuw kantelen. Zeker in de bebouwde kom, waar fietsers en voetgangers de zwakste weggebruikers zijn. Bovendien wordt ook een lans gebroken voor een beter leesbaar wegbeeld. In 2005 bepleit de federaal minister van Mobiliteit (en later Brugs burgemeester) Renaat Landuyt een veralgemeende uitrol van het principe 30/50/70. De uitzondering van 90 km/u op gewestwegen veroorzaakt een storm van protest. Het zal uiteindelijk tot 2017 duren voor het idee realiteit wordt.

Grote kaalkap in Verkeersbos. [...] Als je bijvoorbeeld van Brugge naar Gistel rijdt, dan verandert de maximumsnelheid voortdurend. Je moet er meer op de borden letten dan op de weg. Dat is zeer stresserend en gevaarlijk. [...] We moeten een wettelijk kader scheppen zodat het principe van de snelheidszones naar heel Vlaanderen uitgebreid kan worden. De voorwaarde is wel dat er een logica achter zit: als automobilist moet je als het ware aanvoelen in welke zone je rijdt.

Minister van Mobiliteit, Renaat Landuyt, 29/05/2005, Het Nieuwsblad

In het Brugse bestaat helemaal geen eenvormigheid inzake maximumsnelheden. Langs de Baron Ruzettelaan mag de wijzer van de snelheidsmeter niet boven de 50 voor wie aan de Katelijnepoort naar Steebrugge-brug rijdt. In de omgekeerde rijrichting bedraagt de maximumsnelheid ... 60. Op de Gistelsesteenweg te Sint-Andries staan talrijke verkeersborden met het ongewone "75 km". [...] Burgerwelzijn, 21/04/1992

## ER WAS EENS ... HET INVOEREN VAN DE ZONE 30

Het is echter de zone 30 die het meest inkt doet vloeien. Na haar introductie in de Wegcode in 1988 pikt het Brugse stadsbestuur al vlug het idee op. Het Verkeersleefbaarheidsplan breekt in 1990 al een lans voor een veralgemeende invoering van het zonaal snelheidsregime in de woonbuurten van de Brugse rand. Stringente criteria strooien echter roet in het eten. De Brugse binnenstad komt – met dank aan het circulatieplan dat het doorgaand verkeer bestrijdt – eerst aan bod (1992). Na één jaar daalt het aantal ongevallen al meteen met 25%.

Gans de Brugse binnenstad is duidelijk een groot verblijfsgebied met een zeer fijnmazig stratennetwerk in een prachtig historisch kader. Het gebied komt zeker in aanmerking voor een zone 30-statuuut [...] De diameter die varieert van +/- 1,8 km tot 2,4 km ligt in de grootte-orde van het maximum voor een zone 30 [...] het is trouwens niet de bedoeling dat automobilisten gans de binnenstad dwarsst maar wel dat ze zoveel mogelijk de (buiten)vesten gebruiken.

[...] De stad Brugge heeft de laatste 2 decennia belangrijke inspanningen geleverd om straten en pleinen her in te richten. [...] Dankzij die herinrichtingen door het vrij intact gebleven middeleeuwse stratenpatroon op mensenmaat mogen we stellen dat de Brugse binnenstad reeds 1 grote zone 30 is en als dusdanig funktioneert. Alleen de juridische bekrachtiging ontbreekt nog. [...] vind ik de huidige verkeersstoestand op de Markt alles behalve aangepast aan een zone 30. Het midden van het plein wordt gebruikt als een parkeervlakte waarrond het eenrichtingsverkeer kan

cirkuleren in maar liefst 3 rijstroken. [...] De Markt zou van het verkeersplein dat ze nu is, mijn inziens moeten evolueren naar een verblijfsplein, het hart van Brugge waardig. [...] Het autoverkeer circuleert in de Brugse binnenstad volgens een soort lussensysteem. De lussen die normaal van mekaar afgesloten zijn, zijn nu nog onderling verbonden over de Markt. Het invoeren van de zone 30 kan eventueel de gelegenheid zijn om deze lussen van elkaar te scheiden door de verkeersfunctie van de Markt ingrijpend te verminderen.

BIVV, 1990, Zone 30-advies voor de Brugse binnenstad en de woonkern van Lissewege

Onder meer onder druk van Studie- en ActieKomitee's rolt de stad vanaf 1993 in de deelgemeentes ook

zones 30 uit, weliswaar met de spreekwoordelijke handrem op. Het is wachten tot de goedkeuring van versoepelde inrichtingseisen in 1998. In 2003 neemt het stadsbestuur de principesbeslissing over een algemene gefaseerde uitrol in de woongebieden. Het resultaat? In navolging van een federale richtlijn wordt in 2005 in alle schoolomgevingen zone 30 ingevoerd. Daar kwam heel wat bij kijken: 41 aanvullende reglementen, 264 verkeersborden, 30 groene zebrapaden en 70 Octopuspalen (in primeur voor Vlaanderen). Het illustreert dat tussen droom en realiteit heel wat praktische uitdagingen staan. In 2011 is zone 30 de norm in de meeste Brugse woonwijken.



## 2.17

### 't Zand

#### 2.17.1 Tijdsreeks

- 1837 opening spoorlijn Brussel – Oostende, opening station op de Vrijdagmarkt
- 1886 opening nieuw station
- 1899 akkoord voor een nieuw station buiten de Vesten
- 1937 wedstrijd voor de heraanleg van 't Zand (anticiperend op het verplaatsen van het station)
- 1948 afbraak oud station
- 1950 inrichting plein – opmaak BPA Hoefijzerlaan – station
- 1954 aanleg ringlaan op de bedding van het oude spoortracé (Hoefijzerlaan)
- 1954 inrichting van parkeerplaatsen op het plein
- 1954 opmaak BPA West-Brugge
- 1972 Structuurplan, 't Zand als deel van de derde parkeergordel (geraamde parkeernood: 1.000 wagens)
- 1976 principesbeslissing voor een tunnel onder 't Zand en een verkeersarm plein
- 1977 BPA kwartierstudie West-Brugge
- 1980 invoeren eenrichtingsverkeer Smedenstraat als deel van flankerende circulatiemaatregelen voor het nieuwe plein
- 1983 openstelling tunnel (gestart in 1979)
- 2002 realisatie Concertgebouw, 't Zand krijgt een extra pleinwand
- 2018 openstelling heraangelegd 't Zand met eveneens 1e fase heraanleg Koning Albert-park
- 2018 nieuw circulatieplan West-Brugge met o.m. knip H. Consciencelaan
- 2020 start werken uitbreiding ondergrondse parking 't Zand – 2e fase heraanleg Koning Albert-park





## 2.17.2 Reflectie: een spiegel op het mobiliteitsbeleid

Weinig plaatsen vatten zo het Brugse mobiliteitsbeleid als 't Zand. Het verhaal leest als een illustratie van het CREATE-framework:

- tot midden 19e eeuw, bood het 2,4 ha grote terrein met een zanderige ondergrond plaats aan de publieke terechtstellingen en de wekelijkse paarden- en veemarkt op vrijdag ... een walking city
- als in 1838 de treinverbinding Oostende – Brussel halthoudt in Brugge, wordt het plein de thuis van Brugge 's eerste en later tweede station ... een transit city
- wanneer het station verhuist naar haar huidige locatie midden 20e eeuw, komen in plaats van station en spoorlijn enerzijds een dubbele rijstrook (deel van de Brugse ring) en anderzijds het Koning Albert-park ... een car oriented city
- waarna vervolgens in 1979 de ring ondergronds gaat en het plein terug een plein wordt, een plein dat in 2002 afgezoomd door het Concertgebouw en in 2016 – 2018 heraangelegd wordt ... een city of places.

Zo vertelt 't Zand niet alleen het verhaal van een evoluerende visie op mobiliteit, maar ook van hoe mobiliteitskeuzes een grote impact kunnen hebben op het functioneren van een stad. Het is een verhaal van bedreigingen, bijvoorbeeld door het afsnijden en sociaal isoleren van de wijk West-Brugge, maar ook van kansen, bijvoorbeeld door het aanzwengelen van de horecafunctie. 't Zand toont niet alleen aan dat ruimtelijke planning en mobiliteit één onlosmakelijk verhaal vormen, maar ook hoezeer mobiliteitskeuzes een wervende of destructieve impact kunnen hebben.

Op korte termijn werd [ mid 19e eeuw, nvda ] het bestaand Capucieneklooster ten zuiden van de Vrijdagmarkt gesloopt en de Capucienerei overwelfd. Op langere termijn begon West-Brugge op zichzelf te leven en werd aldus geïsoleerd van de binnenstad.

Vandewinckele, 1983, 't Zand te Brugge

De uitbouw van het spoorwegennet haalde Brugge uit haar isolement en bracht heel wat toeristen naar de stad. In 1838 werd de spoorlijn Gent-Oostende met halte te Brugge in gebruik genomen en in 1844 werd het eerste Brugse neoclassicistische stationsgebouw op 't Zand ingehuldigd om in 1879 te worden vervangen door een megalomaan neogotisch station met de allures van een kathedraal. De inplanting van het stationsgebouw bracht een verschuiving van hotels, winkels en restaurants van de Vlamingstraat naar de Zuidzandstraat en de Steenstraat met zich mee en maakte van het station de uitvalsbasis voor een bezoek aan de stad. Niet alleen de koetsen vertrokken van hieruit, ook de verschillende reisgidsen lieten hun wandelparcours op deze plek starten.

Tapis-Plein vzw, 2005, B-Tours – Over Brugge, toerisme en beeldvorming

De wonde van de oude spoorlijn werd [ mid 20e eeuw, nvda ] zeer moeizaam gedicht en door de aanleg van de ringlaan op het spoorwegtracee werd het litteken eerder verstevigd. De groeiende omvang van het verkeer vroeg enkele decennia later nieuwe denkoefeningen. In 1979 – 1982 werd het plein verder grondig herdacht. Naar het voorstel van Groep Planning werd een ondergrondse parking en een tunnel aangelegd. [...] Daarvoor moest een drukke, onoverzichtelijke parkeerplaats weer omgevormd worden tot een stadsplein dat ook als vervoersknooppunt voor het openbaar vervoer diende.

Demulder & Beernaert, 2016

# EEN STADSBREDE EVALUATIE

Het is fout het verkeer op te lossen door de wegeninfrastructuur te willen aanpassen. Men pakt aldus het symptoom aan en niet de oorzaak. Het stadsweefsel van oude steden kan niet aan het verkeer aangepast worden. Oude steden (zoals oude mensen) sterven gewoonlijk in de loop van dergelijke heelkundige ingrepen. De oorzaken van het verkeer moeten gewijzigd en beperkt blijven.  
Structuurplan, 1972

Wie in het Brugse mobiliteitsarchief duikt, ontdekt tal van quotes die zomaar aan Jan Gehl, Jamie Lerner of andere progressieve hedendaagse mobiliteitsdenkers of stadsplanners zouden kunnen toegewezen worden. Niet verwonderlijk, want het Brugse mobiliteitsbeleid – of toch in bijzonder dat in de binnenstad – heeft de laatste halve eeuw de maat van de mens genomen. Een frase als “het verkeer moet zich aanpassen aan de stad (en niet vice versa)” duikt zowel op in het Structuurplan (1972) als in het recentste Mobiliteitsplan (2016). Centraal in de visievorming staat telkens de stad in een meervoudige betekenis: als verzameling van gebouwen, pleinen en straten (een stedelijk landschap) én als verzameling van mensen.

In dit deel definiëren we hoe Brugge invulling gaf aan het mobiliteitsbeleid in het stadscentrum, hoe Brugge (cfr. CREATE-framework) het concept ‘city of places’ op haar manier invulde.



### 3.1

## Op maat van de mens (doelstelling)

Brugge is een waterstad. [...] Brugge is een meesterlijke mozaïek van kleinschalige percelen, gegriffeld op een zwierig straat- en waterpatroon met het huis als fijnkorrelig basismodule. Ze werd doorheen de eeuwen geconcipeerd en gemoduleerd, niet in functie van de wagen maar voor de voetganger, niet voor kantoorgebouwen en grootschalige functies, maar om te wonen, niet voor grote industriële en commerciële concentraties, maar voor kleinschalige winkels en ambachten. Brugge is daardoor tot op heden op de schaal van de mens gebleven.

Structuurplan, 1972

Brugge heeft als stad haar geschiedenis mee. De middeleeuwse stadskern bleef gespaard van de aanleg van Haussiaanse boulevards. Een stadskern die zo ontworpen is – of correcter: zo organisch gegroeid is – dat de mens in verkeerstechnisch jargon als maatgevend voertuig te bestempelen is. Een maatvoering waar het überhaupt onmogelijk is om fietspaden in te passen en waarvoor gemengd verkeer op een zone 30-leest een logische evidentie is.

Immers zelfs bij de vzw Langzaam Verkeer vinden ze allicht niet gauw betere snelheidsremmers dan die ouderwetse en volstrekt achterhaalde Brugse stadspoorten waar het autoverkeer bijna stapvoets en op één rijstrook langs of zelfs onder door moet. [...] Nee, zoveel is zeker: niets is zo hedendaags als de middeleeuwse structuur van deze stad. Welnu, laten we daar alvast voorzichtig mee omspringen.

Van Hove, Brugge Word Wakker, 1992

Deze maatvoering kwam in de 20e eeuw zwaar onder druk te staan door het gemotoriseerd verkeer, dat snelheid en de bijhorende eigen bewegingscultuur introduceerde (zie Weber, 2008 en 2010). Dit creëerde afstand en dat druist in tegen de essentie van de stad, het samenbrengen van mensen. Of hoe de auto resulteerde in een erosie van het stadsleven, van sociale en optionele activiteiten eigen aan de stad (zie o.m. Gehl, 2010 en Appleyard, 1982).

Wij wisten blijkbaar niet (meer) dat integratie en samenhang, wisselwerking en vermenging, contact en solidariteit belangrijker zijn voor het welzijn van de mens dan ruimtelijke desintegratie, afstand en vervreemd. [...] Goede steden zijn soms zeer irrationaal gestructureerd in vergelijking met de moderne eisen van efficiency en rationaliteit. Echte levenswaarden worden vaak bekomen door het onvoorziene en het ongeplande. De beste steden

zijn zoals de echte feesten: niemand had ze vooraf zo gepland en daarom verloopt er alles zo prettig. Wonen of Wijken?, 1978, Tanghe et al

Het mobiliteitsbeleid dat sinds 1972 vorm kreeg, bracht eerherstel en plaatste de mens opnieuw centraal. In de jaren 1980 ent dit zich zo expliciet op het 'erf'-concept. Brugge pioniert met Vlaanderens eerste woonstraat en met de invoering van het concept 'stadserf'. Geen heksenjacht op auto's, maar wel een duidelijk statement: auto's zijn hier te gast, de voetganger is maatgevend. Of naar Jamie Lerner (2014): een auto is als een schoonmoeder. Het is niet erg dat je er een hebt, maar ze mag je leven niet overheersen.

Essentieel voor het winkelcentrum is dat het uitgebouwd wordt tot een stadserf en geen voetgangersgebied in enge zin. Zoals in een woonerf moet de "zeldzame" automobilist duidelijk ervaren dat hij zich bevindt in een situatie waar hoofdzakelijk gewandeld wordt.

interne nota dienst Monumentenzorg en Stadsvernieuwing, 1977



figuur met titel "waar is de mens gebleven in de kwalitatieve stroomversnelling der laatste decennia", in: Wonen of Wijken?, 1978, Tanghe et al

## 3.2 Op maat van de stad (vertrekpunt)

Men kan ons toch niet van chauvinisme beschuldigen wanneer wij onze stad op kunsthistorisch gebied de schatkamer van ons land en één van de bijzonderste van Europa noemen.  
Frank Van Acker, 1987, Het verkeersbeleid te Brugge en het wegslepen van voertuigen

Waar in Nederland een reeks dodelijke verkeersongevallen (cfr. 'Stop de Kindermoord') het pad effende voor een nieuw mobiliteitsbeleid, dan was dit in Brugge het verdringen van de stad. Of beter: de (nakende) aanslag op het stadslandschap. De dreigende sloop van historische panden gaf aanleiding tot de Stichting Marcus Gerard. De voorzitter van de stichting, Andries Van den Abeele, gaf als Brugge's eerste schepen van stadsvernieuwing opdracht voor de opmaak van het Structuurplan. De Groep Planning met experts als professor Lemaire vertaalden in dit plan de principes uit het Unesco-Charter van Venetië (1964) over monumentenzorg op Brugse leest. Het Structuurplan (1972) zette Brugge op de internationale kaart. De spreekwoordelijke kers op de taart was een internationaal symposium in 1975, het Europees Jaar van het Bouwkundig Erfgoed. Hier werden de Resoluties van Brugge ('Basisprincipes voor de vernieuwing van de historische stad') goedgekeurd:

1. De stad is de basis van het gebouwde leefmilieu. Zij weerspiegelt het sociale leven en is de uitdrukking van de culturele verscheidenheid van de mens, zijn geschiedenis en zijn tradities. Zij vormt de levenskracht van de plaatsgemeenschappen, geeft hen een eigen identiteit en helpt hen zich te situeren in tijd en ruimte.
2. De historische stad, door de blijvende aanwezigheid van de tijdsdimensie in haar structuur, materialen en tradities, is voor de hedendaagse mens, meer dan welke andere stad ook, het visuele aanknopingspunt met deze levenskracht [...]
4. Talrijke slopingen bedreigen dit erfgoed [...]
5. Toch moet de historische stad worden bewaard. Haar schaal naar de maat van de mens, haar schoonheid, haar rijkdom, [...] wordt door de hedendaagse mens steeds meer en meer als een onvervangbare waarde beschouwd [...]
8. De vernieuwing van de historische stad kan slechts gebeuren binnen een totaal kader van stedenbouw en ruimtelijke ordening. [...]
9. De vernieuwing van de historische stad vereist haar aanpassing aan de noden van het hedendaagse leven, maar dit met een volledige eerbied voor haar eigenheid, haar structuur en haar geschiedenis. [...] Het behoud van de authenticiteit [...] is een van de hoofddoeleinden van de vernieuwing.

Wat opvalt in deze en andere teksten is dat de stad niet eng benaderd wordt. Niet als een verzameling van gebouwen, maar als een stadslandschap. En de gebouwen



bekijkt men altijd in samenhang met straten en pleinen.

**Niet het monument of de waardevolle huizen op zichzelf zijn belangrijk maar het totale landschap.**  
Structuurplan, 1972

Maar er is meer. Dit stadslandschap geeft – cfr. Resolutie – als een collectief geheel expressie van én voor de mens. Spreken over de stad is in essentie spreken over stedelijkheid als kwaliteit en dus over het menselijk samenleven (zie o.m. Witboek 'De eeuw van de stad' (2002)). Bovendien vormt het stadslandschap een collectief geheugen van een volk (Halbwachs, 1950), dat in het geval van Brugge zelfs behoort tot het Unesco-werelderfgoed.

**En vergeten we evenmin dat het niet de stenen van een stad zijn die geschiedenis hebben gemaakt, maar de mensen die deze op elkaar hebben gezet en aldus inhoud hebben gegeven aan het leven tussen de huizen.**

Caestecker & Keppler, 1983, Brugge: straten en pleinen

**De mensen deden geen beroep op architecten en tekenaars. Zij hadden minder zorgen over de vraag “of stedenbouw het wel zou toelaten?”. [...] Men kende de regels van het spel: de regels van het maatschappelijk leven en die van het bouwen en wonen. [...] Bouwen was een gemeenschapsdaad: onderlinge betrokkenheid was dagelijks brood in een samenleving waar, vanuit schaarste en nood, de mensen mekaar nodig hadden [...] Men bouwde huis voor huis, van mens tot mens, zodat de vraag naar de relatie tussen bewoner en woonst, tussen stedeling en stadsontwikkeling zich niet stelde. De mensen waren een “midden” voor mekaar zodat hun bouwen dit gemeenschappelijke uitdrukte.**  
Wonen of Wijken?, 1978, Tanghe et al

Of hoe (het bewaken van) een stad als Brugge de origine van de term 'stad' belichaamt. Om uit een Grieks vaatje te tappen:

**Wat het ontstaan geeft aan een stad is de onmacht van het individu om op zichzelf te bestaan en de nood aan menige dingen die het ondervindt. Bijgevolg verenigen deze verschillende behoeften op éénzelfde plaats een groot aantal lotgenoten en hulpmiddelen, en aan deze gezamenlijke nederzetting hebben wij de naam stad gegeven.**  
Plato, De Republiek

Het Structuurplan (1972) citeert in deze context de woorden van Esher:

**A city is not a work of arts. It is shaped by human activities and in turn shapes them. [...] we must do our best to understand them because our plan will fail to work if we study a town as a mere arrangement of streets and buildings.**

Tot deze vaststelling komt ook Bruggeling Filip Canfyn (zoon van Willy Canfyn, één van de stichters van Groep Planning) in zijn masterthesis 'Een analyse van het gegeven stad en van het proces Stedenbouw' (1983) waarin hij o.m. terugblijkt op het Brugse beleid:

**De stad kan fundamenteel een ruimtelijke entiteit, een locus blijken. Echter de stad realiseert zijn essentiële relevantie door zijn eigenheid als maatschappelijk veld, als focus. Inderdaad, de stad is een wezenlijk maatschappelijk element [...] Stedenbouw is in de eerste plaats een ruimtelijk proces, waarin de stedelijke ruimte als materie gebruikt wordt, maar realiseert zijn essentiële relevantie als maatschappelijk proces.**

Het is een analyse die onder meer aansluit bij visie van de socioloog Sennett (2018), die het Franse onderscheid tussen 'ville' en 'cité' aanstipt. Het is het onderscheid tussen de stad als een fysieke plaats en de stad als een mentaliteit, een verzameling van percepties, gewoonte en overtuigingen. Ook Rossi onderschrijft dit onderscheid (Rossi, 1966 & Sanctorium, 2006) tussen de 'vrouwelijke' stad (polis, civitas, la città), die uitnodigt tot fusie, herkenning, herkenbaarheid, samenhang, versmelting met het collectief en de 'mannelijke' stad (urbs, oppidum) die zoekt naar controle, overzicht, logica, strategie, beheersbaarheid. Vertaald naar de wereld van de verkeerskundigen: het is het verschil tussen een straat en een weg, tussen verblijven en verkeren, tussen een 'world of places' en een 'world of flows', tussen vertrekken vanuit de plek dan wel het pad (naar: De Urbanisten, 2018).

### 3.3 De maat van de straat (middel)

De straat, en bij uitbreiding de publieke ruimte, bleek dé Brugse sleutel om de (als hierboven meervoudig gedefinieerde) stad te activeren. De Brugse kijk op 'ruimte' is een Oosterse kijk op 'ruimte'. Een kijk vanuit het (Japanse) begrip 'mà' dat vertaald zou kunnen worden als 'de betekenisvolle lege ruimte'. Mà is de pauze tussen twee muzieknoten die ritme en intensiteit van het muziekstuk bepaalt, de dramatische stilte die een acteur kan laten vallen tussen twee woorden ... In de stad is het de wisselwerking tussen mà en massa (gebouwen) die de kwaliteit van de openbare ruimte bepaalt. Sluit de ogen en denk eerst aan de Markt of de Steenstraat en dan aan een nieuwbouwwijk ... Het zijn niet de gebouwen, maar wel het geheel waar een stedelijke ambiance, een 'special sense of life' heerst en waar (naar Alexander, 1979) gebouwen 'egoless' ("no inner contradictions, no restlessness" zijn. (naar o.m. Alexander, 1979; Calvino, 2013 & Slabbinck, 2016)



The true reality of a room is not its walls but the emptiness they contain.

Lao-tzu, 6e eeuw BC

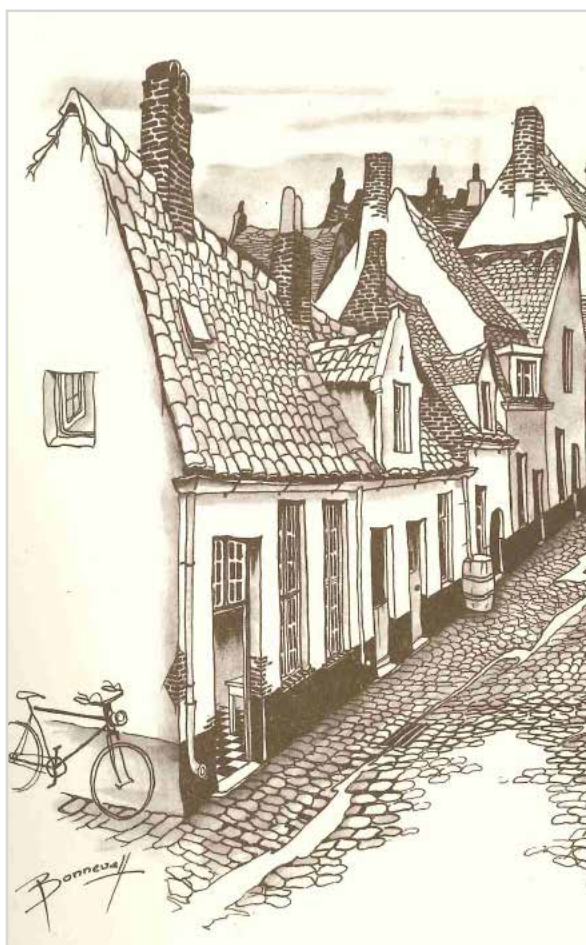
Het gebouw met zijn “stedelijk gevelwand” is een deel van de “stedelijke ruimte”, dit is de ruimte tussen de gebouwen. [...] De stedelijke ruimte is de woonkamer van de stedeling en moet zo uitgebouwd worden dat ze een antwoord biedt aan alle mogelijkheden.

De elementen die de stedelijke ruimte uitmaken zijn

- o het straten- en pleinenpatroon [...] gemaakt voor de mens, niet voor de wagen. De voetganger en de fietser moeten principieel voorrang hebben
- o de waterwegen en de reien [...]
- o de bomen, parken, pleinen en vestingen.

Structuurplan, 1972

Zie de stad als een podium voor – wat pionier Jane Jacobs bestempelde als – het ballet van de straat (1961). De straat is niet louter een niet-bebouwde ruimte, maar ook een sociale leefomgeving (Weber, 2008). Geen anonieme wegen met nummers en letters, maar met een naamgeving die de volksmond weerspiegelt. De Brugse straatnamen verwijzen grif naar openbare gebouwen, ambachten, herbergen ... Naar de grote én kleine verhalen van de stad en haar bewoners.



Het straatje! Het zat vol leven in die tijd [ begin 20e eeuw, nvda ]. Voor mij was het een wereld.

[...] Er bestond veel solidariteit, zoals men vindt bij mensen die het lastig hebben. Hoe groter de last en het gevaar, hoe groter de saamhorigheid. [...] Voor een hele boel zaken waren het de inwoners zelf die de wet stelden. Niet de politie. In veel gevallen zou het straatje dit trouwens niet hebben geduld. [...] Wij hadden alleen maar af te rekenen met de stootkarren en kruiwagens van ambachtslieden en leunders en deze zagen wij van ver komen. Auto's reden niet door het straatje. Toen het toch eens gebeurde, gaf dat aanleiding tot een algemene verontwaardiging. [...] De voordeur bestond uit twee halve deuren, zoals de staldeuren. De bovenste helft stond overdag altijd open.

Achille Van Acker, Minister van Staat en vader van Frank Van Acker, 1964, Herinneringen

De straat was vroeger de kern van een buurtgemeenschap of van een ontmoetingsplaats waar mensen zich met elkander en aan elkander onttrokken. Door het rijdend en parkerend verkeer is dit volkomen veranderd. De straat is, in plaats van een bindend element, een barrière geworden voor de menselijke relatie. De auto heeft er duidelijk toe bijgedragen dat de mensen meer langs elkander heen leven. [...] Het tiranniserend verkeer dreigt echter dit waardevol stadsbeeld in een chaotische situatie te herscheppen [...] in feite is het een proces van achteruitgang in kwaliteit.

Frank Van Acker, 1987, Het verkeersbeleid te Brugge en het wegslepen van voertuigen

Het is dan ook geen verrassing dat het teruggeven van de straat en bij uitbreiding de publieke ruimte één van de speerpunten werd wanneer de stad eeerherstel kreeg.

Door de enorme ontwikkeling van de mobiliteit [...] ontstond er een verscheurende dichotomie tussen de “mobiliteit” en de “leefruimte”. De horizontale vloeren en de verticale gevels van de stad werden twee afzonderlijke werelden. Want vanaf nu werd het wonen achter de gevel verdrongen en werd de straat voorbehouden aan het mechanisch verkeer. [...] De ‘genius loci’ verdween ten voordele van een monotoon internationaal stadsbeeld, ‘une machine à habiter’.

Tanghe Jan & Keppler Ulrich, 1986, Mobiliteit en Ruimtelijkheid, in: Ruimtelijke Planning, afl 16, hf 2d

Straten werden verbreed, geasfalteerd en ‘gemoderniseerd’. Middeleeuwse straten en wallen moesten wijken voor de ringlaan, pleinen werden omgebouwd tot parkeerplaatsen en de voetgangers zagen hun ruimte teruggebracht tot op enkele tegels tegen de gevels. Verkeer hoopte zich op en de stad werd de gevangene van de wagen. Het was

niet langer de mens die de stad bestuurde maar de bestuurder van de wagen.

Caestecker & Keppler, 1983, Brugge: straten en pleinen

Blikvangers in het Brugse beleid zijn de realisatie van een reeks autovrije pleinen, de heraanleg van straten met kasseien (en recentelijk – i.f.v. fietscomfort – met gezaagde natuursteen als graniet) en de inrichting van brede voetpaden (en sinds kort ook ‘shared space’-aanleg).

Er wordt al eens beweerd dat kasseien minder comfortabel zijn dan asfalt. Als het om kort te doen is, kan men misschien vasttapijt i.p.v. asfalt leggen. Neen, ernstig nu, we leggen vrij strenge normen op en terecht voor het restaureren van huisgevels. We moeten ook konsekvent zijn en onszelf ook een reglementering opleggen voor de zgn. straatbekleding, want bestrating en huisgevels vormen ten slotte één geheel.

burgemeester Van Acker in Brugsch Handelsblad, 27/04/1979

Via de stedenbouwkundige verordening (1989) waakt de stad erover dat garagepoorten slechts kunnen in gevelsegmenten van minimaal 12 m lengte. Zo bewaakt de stad dat de rand publieke/bebouwde ruimte juist gearticuleerd en open is én blijft, en zo het straatbeeld mee oplaadt (zie ook Alexander, 1977 en Gehl, 2010).

Maar er is meer. Want, zoals Gehl (2010) stelt, dient een stad op mensenmaat naar een “full management of the human dimension” te streven waarbij “the battle for quality is on the small scale”. Ook dit verloor men in Brugge niet uit het oog. Onder het motto “de details maken het verschil” – quote Witboek, 1990 – wordt in Brugge de car-chitecture bestreden door:

- de realisatie in de jaren 1980 van een “nieuwe sfeervolle straatverlichting waarbij 2.000 authentieke Brugse lantaarns werden geïnstalleerd” ter vervanging van “evenveel schreeuwelijke neonbuislampen die vloekten met het typische straatbeeld”;
- en de introductie in 1983 van een gemeentelijke verordening op reclames, opschriften en andere publiciteitsmiddelen waarmee Brugge “de visuele pollutie” bestrijdt.

Die reflex zit in het Brugse DNA ingebakken. Zo koos de stad eind jaren 1970 niet voor parkeermeters (geplaatst per parkeerplaats), maar wel voor parkeerautomaten omdat deze – quote verordening 25/08/1978 – “weinig of niet ontsierend” werken. In 2019 verschenen verplaatsbare bistro-stoelen in de Brugse parken. En anno 2020 denkt de stad na over het plaatsen van drinkfonteinnetjes.

Kleine ingrepen kunnen de sfeer van de stad enorm veranderen. Beschouw het als acupunctuur van

de stad. Kleine elementen die een positieve toon zetten in de stad. Ik had het eerder al over de terrasjes in de zijstraten. [...] onder de bomen op de Burg parkeren de schepenen hun wagens niet meer. We hebben extra zitbanken geplaatst. Dat is niet onschuldig. Dat brengt rust en sfeer.

Burgemeester Landuyt, Brugge Meemaken, 2015

Het is duidelijk dat het Brugse beleid geen pleidooi is voor een nostalgische stand-still. Een behoud van Brugge als was het een Bokrijk. Integendeel: het gaat over een behoud door ontwikkeling én vice versa.

Het kernprobleem van het historische Brugge is een dialectiek tussen ‘behoud’ en ‘vernieuwing’, een ‘spanning’ tussen ‘bestaande structuren en vormen’ en ‘nieuwe inhouden’.

Structuurplan, 1972

### 3.4 Mobiliteitsbeleid als middel (en geen doel)

[Onze filosofie] bestaat erin dat geen enkele maatregel het historisch karakter mag schenden en dat onze verkeerspolitiek gevoerd moet worden met een onbegrensd respect voor de structuur van de binnenstad.

Frank Van Acker, 1987, Het verkeersbeleid te Brugge en het wegslepen van voertuigen

Een stad – en zeker een stad als Brugge – dient zich niet aan het verkeer aan te passen, maar wel omgekeerd. Een andere keuze is er niet.

Evaluatieverslag verkeerscirculatieplan, 1993

Het verkeer en de wijze van verplaatsen dienen zich aan te passen aan het karakter en de maat van Brugge  
Mobiliteitsplan (2004)

Het stadsbestuur gaat er steeds van uit dat het verkeer zich moet aanpassen aan het karakteristiek stadscentrum, niet het centrum aan het verkeer.

Mobiliteitsplan (2016)

Het Brugse model voor de binnenstad steunt al vijf decennia op een consequente keuze voor de straat als verblijfsruimte in plaats van als verkeersruimte. Verkeersbeleid is een middel en geen doel op zich.

Er is dus een sterke interdependentie tussen de strikte verkeersproblematiek enerzijds en de stedenbouwkundige, historische, sociaal-economische en ecologische aspecten anderzijds. (dan) verkeersofficier Roger De Bree, politie stad Brugge, in: Structuurplan, 1972





Het Brugs verkeersbeleid mag je trouwens niet als een totaliteit op zichzelf beschouwen. Het is gewoon een onderdeel van een totaalvisie om de gehele leefbaarheid in de binnenstad te verhogen. [...] Brugge is nog een oase en dat kunnen wij niet genoeg vertroetelen want rust is iets wat voor de volgende generaties onbetaalbaar zal zijn. [...] Daarom dreven wij een verkeersplan door, daarom beslisten wij ook om straten te herkasen, daarom ook trokken wij kredieten uit voor het plaatsen van lantaarns, banken en straks ook fonteintjes en voor het aanbrengen van nieuw groen ...

Burgemeester Van Acker in Brugsch Handelsblad, 27/04/1979

Het mes snijdt echter langs twee kanten. De keuze voor verblijfskwaliteit boven verkeerskwaliteit heeft in STOP-perspectief concrete gevolgen:

- Voetgangers en fietsers dien(d)en het ongemak van kasseien te trotseren. Al werd sinds de Materialennota (2016) het initieel zeer rigide standpunt afgezwakt en is door de keuze voor natuursteen een win-win erfgoedzorg – fiets/wandelcomfort mogelijk.

Misschien zullen vrouwen met naaldhakken wat sakkeren, wanneer ze in Brugge met hun schoen tussen de kasseien gekneld raken. Wie

echter mooi wil zijn – de stad én de vrouwen – moeten er iets voor over hebben.

Burgemeester Van Acker, in: Nieuwsblad, 16/03/1978

Sommigen denken dat we de wegen op maat van de fietsers maken. Ze vergissen zich, we hanteren een strenger criterium: dames met hoge hakken moeten op het wegdek kunnen wandelen. Platte stenen in plaats van afgeronde kasseien.

Burgemeester Landuyt, 2018, Verder met Brugge

- De relatie tussen bussen en de binnenstad kan gekenmerkt worden als een moeilijk verstandshuwelijk. Noodzakelijk als alternatief voor de auto, maar liefst met compacte voertuigen (wat drukt op de capaciteit) met een milieuvriendelijke motor. En liefst zo weinig mogelijk, getuige eerst het verdwijnen van de streeklijnen uit de binnenstad, vervolgens de toeristische autocars en – binnen de implementatie van het decreet Basisbereikbaarheid – de rijpende visie op een onderscheid tussen stadslijnen (intra muros) en voorstadslijnen (extra muros).

Brugge is net mooi omdat het zich niet heeft aangepast aan het zware vervoer. Het zijn de bussen die zich moeten aanpassen aan de stad,



en niet omgekeerd. De structuur van de stad geeft ons een voorsprong in de strijd om steden weer leefbaar te maken. Door het verleden te koesteren, hebben we de toekomst in handen genomen.

Renaat Landuyt, 2012, Met Goesting

- Auto's voor bewoners worden als een zeker noodzakelijk kwaad bestempeld. Dat verklaart de keuze voor een autoluw (maar niet autovrij) centrum. Al is de tendens manifest aanwezig om het toeristisch (lang)parkeren maximaal uit de binnenstad te weren, initieel door een blauwe zone, later door een almaar duurder wordend betalend parkeren mét parkeeralternatieven in de rand.

We zijn echter ook idealist gebleven. De slogan 'ban de auto binnen de stad' komt mooi over maar volgens onze persoonlijke overtuiging is dit een utopie. Het stedelijk verkeer staat immers in functie van activiteiten. [...] Daarom wilde het verkeerscirculatieplan [1978, nvda ] ondermeer ook de vitaliteit van onze stad behartigen om de aan het verkeer opgeofferde straatruimte terug in evenwicht te brengen met de belangen van de stadsbewoner, de stadsbezoeker, de voetganger.

Burgemeester Van Acker, 1987,  
Het verkeersbeleid te Brugge en het wegslepen van voertuigen

We voeren dit parkeerplan niet in voor ons plezier. We voeren dit parkeerplan louter en alleen in om problemen op te lossen. Er zijn te weinig parkeerplaatsen, dus moeten we keuzes maken. Bewoners vinden in hun straat of buurt geen parkeerplaats, met alle frustraties van dien. De recentste parkeertellingen uit 2015 bevestigen de vele verzuchtingen. In bepaalde wijken in het centrum van de stad is de parkeerdruk zeer hoog, tussen de 80% en 100% en zelfs meer. Een te hoge bezettingsgraad leidt tot extra zoekverkeer, wat we absoluut willen vermijden en biedt gebruikers die persé in het gebied moeten zijn weinig mogelijkheden om op tijd de bestemming te bereiken.

Burgemeester Landuyt, Brugsch Handelsblad  
20/01/2017

## 3.5 Structuurplanning (als instrument)

### 3.5.1 Structuurplanning als alternatief voor mobiliteitsplanning?

Dit totaalbeeld vormt een complex maatschappelijk probleem. Het kan dan ook enkel worden opgelost door een interdisciplinaire en integratieve aanpak, die tot een synthese leidt en niet tot het oplossen van deelaspecten. Deze integratieve werkwijze contrasteert fel met de huidige administratieve structuren die precies gekenmerkt worden door gemis aan coördinatie en synthese, en waar "het onderdeel" en de "onmiddellijke uitvoering" nog steeds belangrijker schijnen te zijn dan de "synthese" en de "filosofie".

Structuurplan, 1972

De rol van het Structuurplan (1972, met grote 's') kan niet overschat worden. Brugge koos met de methodologie van een structuurplan (met kleine 's') voor een benadering die het best als holistisch kan bestempeld worden. Holisme, gevat in de slagzin 'het geheel is meer dan de som der delen'. Het geheel (de stedelijke ruimte) wordt geconcipieerd als een 'gedaante' die alles samen weergeeft (Antrop, 2007) en waarvan het mobiliteitsverhaal en dus ook het mobiliteitsbeleid een integraal deel uitmaakt.

Het is daarom dat wij er thans, meer dan ooit, van overtuigd zijn dat in een stad – en a fortiori te Brugge – de improvisatie van het ogenblik niet de inspiratie van een politiek kan zijn. Wij geloven dat deze snelheid van beslissing slechts kan samengaan met een minimum aan vergissingen, wanneer men zich voorafgaandelijk en langdurig beraden heeft voor alle basis-elementen die het ingewikkeld

geheel van een levende stad vormen, en dat men daarop een coherente visie voor het heden en de toekomst heeft opgebouwd. Uit dit besef en uit deze overtuiging is onder meer het Structuurplan voor de historische binnenstad gegroeid  
burgemeester Vanmaele, 1972, in het voorwoord van het Structuurplan

Het resultaat [ van de structuurplanning, nvda ] was een zoektocht naar een andere filosofie over het gebruik van de stad, met ontzag voor de continuïteit van het bestaande. In concreto formuleerde het structuurplanningsproces een ontwikkelingsmodel voor de binnenstad [...] Managementplan, SumResearch, 2006

Structuurplanning gaat kortom voorbij de sectorplanning én voorbij de facetplanning.

Het Brugs stadsvernieuwingsbeleid is gebaseerd op de filosofie van het structuurplan en is een voorbeeld van een stadsvernieuwing gericht op een herstructureringsproces in een historische stad. Dit herstructureringsproces was vooral gebaseerd op een esthetische visie en op een bouwkundige aspecten gerichte bekommernis. Dit stadsvernieuwingsbeleid is niet gegroeid vanuit de huisvestingsproblematiek van bewoners in oude volksbuurten waardoor de stadsvernieuwing in Nederland zich kenmerkt of vanuit een nood aan economische heropstanding, waardoor de stadsvernieuwing in Wallonië zich opdringt. Stadsvernieuwingsbeleid te Brugge, stadsbestuur Brugge, 1980

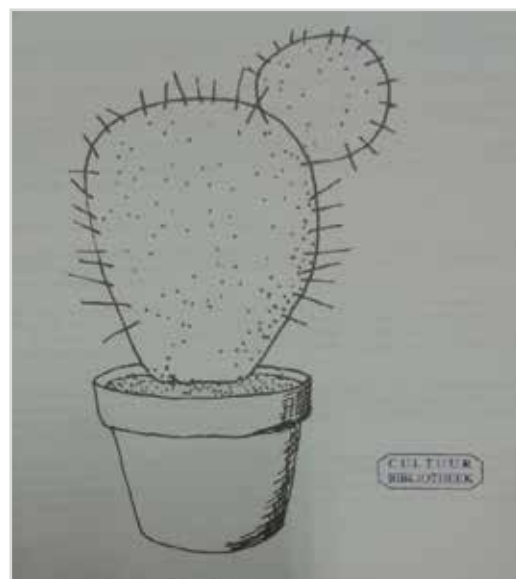
Structuurplanning overstijgt het STOP-principe (dat eigen is aan het 'sustainable urban mobility planning'-model) dat de straat verengt tot deel van het verkeersnetwerk. Een Structuurplan biedt in plaats daarvan een integratief kader en benadert de straat als een verbindend medium. Het slaat bruggen tussen de straat als deel van het verkeersnetwerk, de straat als podium voor de architectuur van gevels en volumes en de straat als ruimte aan zich.

### 3.5.2 Structuurplanning als framework voor een 'city of places'-model?

In de context van het CREATE-framework kan je stellen dat 'structuurplanning' zich met de geest van een 'city of places'-model confirmeert. Meer zelfs, de stelling kan geponeerd worden dat structuurplanning een methodiek is om een 'city of places'-model na te streven.

Een theoretisch zijspoor over 'structuurplanning' is hier opportuun. Een omstandige analyse vinden we in Canfyn (1983) die het instrument "structuurdenken" drie kenmerken toedichtte.

- 1) Het structuurdenken is een 'geologische' methode: maatschappelijke gegevens en processen worden ontdaan van hun eerste, zichtbare en oppervlakkige verschijningsvorm en worden geëvalueerd op hun onderliggende relevantie, op hun essentieel-maatschappelijke realiteit [...]
  - 2) Het structuurdenken is een 'maatschappijbetrokken' methode [...]
  - 3) Het structuurdenken is een tenslotte 'analytische methode: maatschappelijke gegevens en processen worden gespiegeld aan de drie essentiële maatschappelijke nivo's, het economisch, politiek en ideologisch nivo
- Dit is een STRUKTUURplantje:



- Moet heel omzichtig aangepakt;
  - Minst verkeerd manoeuvre wordt met prikken ten allenkante bestraft;
  - Om vruchten (nl. bloem) te hebben wacht eerst maanden zonder iets te doen en bestuif dan overvloedig met (inspraak)water;
  - Bloeit zeer zelden, maar staat goed in huis, vooral op de vensterbank langs de straatkant
  - Dan zeggen de mensen: wat een mooi structuurplantje
- © Canfyn, 1983

Structuurplanning is een systeembenadering die streeft naar een globale aanpak van de gehele stad en daarbij elk onderdeel en elk deelprobleem in relatie tot het geheel plaatst (Groep Planning, 1988). Structuurplanning zet zich zo af tegen een modernistisch denken, waarbij een probleem als was het een machine benaderd wordt. Een defect onderdeel kan je dan afzonderlijk bestuderen en repareren, los van het grotere geheel. Een fietsprobleem valt in die optiek op te lossen met

een fietspad. Een snelheidsprobleem met een verkeersdrempel. Zo offert een modernistische redenering de synergie van het geheel op voor de efficiëntie van de afzonderlijke delen (Cathorpe & Fulton, 2001).

Door de enorme ontwikkeling van de mobiliteit, de opkomst van de ingenieurswetenschappen en de evolutie van bepaalde technologische specialisaties – waaronder de aanleg van bruggen en wegen die tot een autonome specialisatie werd verheven – ontstond er een verscheurende dichotomie tussen de ‘mobiliteit’ en de ‘leefruimte’. De horizontale vloeren en de verticale gevels van de steden werden twee afzonderlijke werelden. Want vanaf nu werd het wonen achter de gevel verdrongen en werd de straat verbehouden aan het mechanisch verkeer.

Tanghe & Keppler, 1986, Mobiliteit en ruimtelijkheid

Er moet dus een filosofie ontwikkeld worden [...] Die filosofie steunt op de samenhang der dingen, geeft aanleiding tot een stedenbouwpatroon met een kleinere schaal, met meer hoogten en ritmen, met aangepaste gevelopeningen, met doorlopende gevelwanden. [...] Behoud, rehabilitatie en sanering zijn niet noodzakelijk de tegenpolen van vernieuwing, verandering, groei.  
Wonen of Wijken?, 1978, Tanghe et al

### 3.5.3 Op zoek naar de vierde dimensie van de stad

Cruciaal in het structuurplanningsproces is de context als vertrekpunt. En in het bijzonder de eigenheid – het karakter van de stad, ook wel omschreven als de ‘vierde dimensie van de stad’ (Tanghe & Keppler, 1986). De opgave is immers niet dat elke stad een Brugge wordt. Of dat Brugge een Kopenhagen wordt. De opgave is wel hoe elke stad een betere versie van zichzelf kan maken. Hoe Brugge een beter Brugge kan worden.

Alle onderzoekers van de stad zijn blijven steken bij de structuur van de stedelijke feiten, hoewel ze erkenden dat er behalve de door hen opgesomde elementen van de stad ook nog zoiets bestaat als de ziel van de stad (‘l’âme de la cité’) met andere woorden de kwaliteit van de stedelijke feiten. [...] dat de stad als geheel zichzelf bouwt, en dat juist daarop haar raison d’être rust, hebben zij nagelaten de betekenis van de structuur die zich reeds aftekende, te onderzoeken  
Rossi, 1966, De architectuur van de stad

Deze zoektocht naar de ziel van de stad, de genius locus, sluit naadloos aan bij de visie van het Charter van Venetië (Unesco, 1964) en de Resoluties van Brugge. Die bestempelen de stad als een collectief geheugen van een volk, waaraan de architectuur – het landschap expressie geeft (naar: Rossi, 1966). Er zijn weinig steden

die zo’n sterk beeld en zelfs een emotie oproepen als Brugge. Of het zou het Parijs van Victor Hugo moeten zijn, die over de Notre Dame schreef:

L’architecture est le grand livre de l’humanité,  
l’expression principale de l’homme [...]  
Les plus grands produits de l’architecture sont  
moins des oeuvres individuelles que des oeuvres  
sociales, plutôt l’enfantement des peuples en travail  
que le jet des hommes de génie, le dépôt que laisse  
une nation ; les entassements que font les siècles ;  
le résidu des évaporations successives de la société  
humaine.  
Victor Hugo, Notre-Dame de Paris – 1482, 1831

Ook Rodenbach krijgt – op dat punt toch – gelijk met zijn analyse:

Les villes surtout ont ainsi une personnalité, un esprit autonome, un caractère extériorisé qui correspond à la joie, à l’amour nouveau, au renoncement, au veuvage. Toute cité est un état d’âme, et d’y séjourner à peine, cet état d’âme se communique, se propage à nous en un fluide qui s’inocule et qu’on incorporer avec la nuance de l’air  
Rodenbach, 1892, Bruges La Morte

De stad is voor hem [ Georges Rodenbach ] veel meer dan een achtergrond: de stad is een personage, een medespeler die het denken en het gedrag van de inwoners beïnvloedt. De gebouwen, de reien, de klokken hebben hen in hun greep. Onmiskenbaar is Rodenbach geslaagd in zijn opzet Brugge tot hoofdpersonage van zijn roman te maken.  
Vanheste, 2002, De stad is woord geworden

Merk op dat stadsarchitecten zoals Delacenserie deze beeldvorming van Brugge al sinds eind 19de eeuw rigoreus bewaken door bijvoorbeeld de neogotiek als ‘officiële Brugse stijl’ te propageren. In 1877 werd een subsidieregeling voor ‘Kunstige Herstellingen’ in het leven geroepen (Tapis-Plein, 2005 & Capelle, 2001). En de in 1904 opgerichte ‘Commissie voor Stedenschoon’ waakte rigoreus over projecten.

Dit cenakel van de goede smaak zag er op toe dat elke verbouwing en elke nieuwbouw in de binnenstad beantwoordde aan de normen van de Brugse bouwtrant. Aldus werd Brugge vakkundig en met de beste bedoelingen afgeschermd tegen Jugendstil, Art Deco, Nieuwe Zakelijkheid en Modernisme.  
Ryckaert et al, 1999, Brugge – De Geschiedenis van een Europese Stad,  
over de oprichting van de Commissie voor Stedenschoon

Net zoals schrijvers als Rodenbach, Jean-Jacques Rousseau en Goethe droegen ook hedendaagse films zoals ‘In Bruges’ (2008) bij aan de beeldvorming van Brugge. De meervoudige invulling van het concept ‘stad’



kreeg zo in Brugge nog een extra dimensie, namelijk als een (hoofd)personage an sich. De stad – in de taal van Rodenbach en Voltaire – als ville, cité én als histoire (verhaal én geschiedenis).

De stad is een instrument dat zich door steeds weer anderen steeds weer opnieuw laat bespelen, daarbij voortdurend veranderend maar steeds zichzelf blijvend.

**Herman Herzberger, in: Structuurplan, 1972, Recapitulatie**

Samengevat: (een analyse en een synthese van de) context als dé sleutel om de transitie van een sectoraal SUMP-model naar een holistisch 'cities of places'-model te maken. Het mobiliteitsbeleid is dood. Leve het stadsbeleid. Of, geïnspireerd door de frase "Sinds men aan stedenbouw doet, maakt men geen steden meer", Structuurplan, 1972): "De stedenbouw is dood. De ruimtelijke planning is dood. Leve het stadsbeleid."

### 3.6 Synthese: het concept 'city-friendly mobility'

De kiem voor voorliggende studie ligt in het Europese Civitas Handshake-project. Op basis van een eerste quick scan van archiefstukken kreeg het Brugse mobiliteitsbeleid in de State of Affairs van dit project het label van 'city-friendly mobility'. Een concept dat als volgt gedefinieerd werd (Slabbinck, 2019):

**A city-friendly mobility, i.e. a mobility policy**

- which fits to civic life, creating few externalities, especially respecting the historic fabric ('DNA')
- which supports civic life, e.g. guaranteeing accessibility – freedom to move / wander / stroll / ...
- which attributes to civic life in the city and its suburbs, e.g. stimulating recreation-tourism by bike

Bijkomend archiefonderzoek bevestigt deze analyse. Al focust de definitie eerder op het resultaat, en niet op de doelstelling – de kern van dergelijk beleid. Voortbouwend op hogere analyse kan 'city-friendly mobility' dan ook beter als volgt gedefinieerd worden:





A city-friendly mobility is a policy which celebrates the city

- as a collection of buildings and places (streets, squares, ...) – ‘ville’
- as an expression of people – ‘cité’
- as a living memory of people and their society – ‘histoire’.

Het gaat over een zoektocht naar een grootst gemeenschappelijk veelvoud. Bepleit Jan Gehl het adagio “life, space, building ... in that order” (Gehl, 2010) dan kiest het Brugse mobiliteitsbeleid voor een drie-eenheid “the Bruges trinity: street, buildings, city(scape) in that combination”.

Het gebouw met zijn ‘stedelijke gevelwand’ is een deel van de stedelijke ruimte [...] Deze ruimte is universeel. Zij wordt gebruikt door kinderen en bejaarden, door families en alleenstaanden, [...] Men zal er werken, feest vieren, treuren, leven en sterven. De stedelijke ruimte is de woonkamer van de stedeling en moet zo uitgebouwd worden dat ze een antwoord biedt aan alle mogelijkheden.  
Structuurplan, 1972

Hoewel beiden de maat van de mens als gemeenschappelijke factor delen, sluit het beleid in de Brugse binnenstad eerder aan bij de visie van Alexander (1977 & 1979) dan bij de visie van Gehl (2010). Al sluit het

ene zeer nauw aan bij het andere. Het beleid in Brugge sluit zeer nauw aan bij wat Alexander in diens klassieker ‘The Timeless Way of Building’ (1979) als ‘pattern language’ bestempelt: “a language which allows its users to create an infinite variety of those three dimensional combinations of patterns [...] but overall, throughout the differences, there is a constancy, a harmony, created by the repetition of the underlying patterns.”. Sluit de ogen en denk aan Brugge. Aan pleinen als de Markt en de Burg. Aan straten als de Geldmuntstraat of de Lange Rei. Aan gebouwen als het Provinciaal Hof en de Sint-Salvatorkerkhof, maar ook aan typische Brugse woningen met trapgevel. Allen worden gekenmerkt door zo’n ‘pattern language’. Een schril contrast met de Brugse deelgemeentes, waar de baksteen in de maag mee aan de basis ligt van een typisch Vlaams amalgaam van bouwstijlen, neergepoot aan een straat waar het STOP-principe veelal geïnterpreteerd werd als het POTS-principe.

Architecten moeten weliswaar nieuwe dingen scheppen, zij moeten vernieuwen, zij moeten de stad, die over tweehonderd jaar zeer verschillend zal zijn van wat ze nu is, doen leven en groeien. Maar zij moeten de continuïteit van haar karakter eerbiedigen, zij moeten zich herinneren dat zij binnen een bepaalde plek werken die haar eigen culturen en tradities heeft en die in Europa althans sedert honderden, soms duizenden jaren, leven en bestaan.

Jean Fourastié, geciteerd in: Structuurplan, 1972



## 3.7

### Een procesmatig intermezzo: triggers voor een transitie

Dat het Brugse mobiliteitsbeleid van koers veranderde in de jaren 1970 is een understatement. Het Structuurplan introduceerde een nieuwe kijk op de stad. Het beleid deed haasje-over, van een 'car oriented development' naar een 'city of places' (zie hoofdstuk 1.7.1). De koerswijziging kan bestempeld worden als een paradigmaverschuiving, met een reeks katalysatoren (zie hoofdstuk 1.1) zoals de fusie tot een groot Brugge en het sluiten van de ring. Een dergelijke quantumsprong zagen we sindsdien niet meer. Maar de klok werd niet meer teruggedraaid. En als het regende in het centrum, begon het ook te druppelen in de deelgemeentes. In dit hoofdstuk zoomen we daarom in op factoren die bijdroegen tot dit Brugse succesverhaal, met bijzondere aandacht voor de Brugse binnenstad en de jaren 1970 en 1980 (vanuit de sturende rol die het Structuurplan speelde). Hoewel er zeker rode draden door te trekken zijn richting de deelgemeentes en het heden, blijft dit facet omwille van de scope van dit werkstuk beperkt.

#### 3.7.1 De Brugse triggers

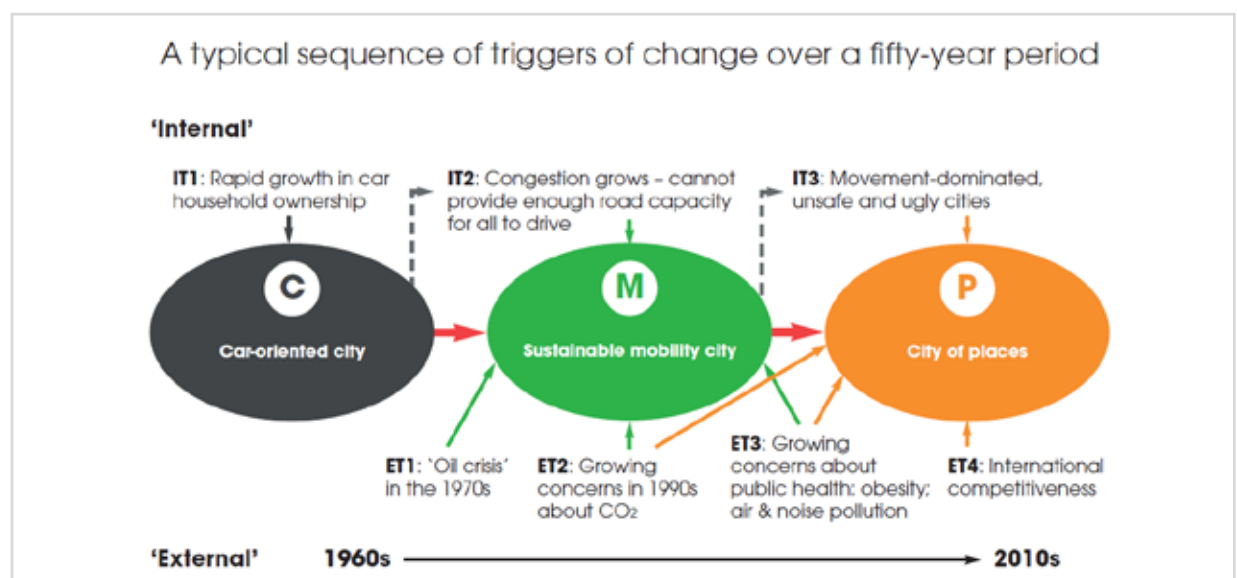
Het verhaal van Brugge is geen unicum. Kijk naar steden als Leuven en Gent: ook zij maakten recent dankzij circulatieplannen een quantumsprong. Of kijk naar Kopenhagen en Amsterdam, die in de jaren 1970 het geweer van schouder veranderden. Telkens was er een spreekwoordelijke druppel die de emmer deed overlopen. In Amsterdam was dat bijvoorbeeld de verkeersveiligheid ('Stop de kindermoord'). Telkens werd een 'tipping point' – dixit het CREATE-project (Jones, 2018) – voorafgegaan door een 'trigger' (of een reeks van triggers).

Triggers play a very important role in a city's transition from one policy perspective to another. They can be 'internal' to the city, arising from the consequences of the current dominant policy perspective, or may originate from 'external' sources, due to national or international economic and social factors. (zie figuur onderaan)

Wie de kantelpunten in het Brugse mobiliteitsbeleid bestudeert, ontdekt dat externe triggers (zoals een mondiale energie- of klimaatcrisis) tweede viool spelen. Het zijn vooral interne triggers die een koerswijziging initieerden. In de jaren 1970 vond – in de binnenstad – een nieuw mobiliteitsbeleid ingang. Aanleiding was het (afwezige) erfgoedbeleid van het stadsbestuur en de druk op de historische binnenstad. Het verkeersmodel gevat in het Structuurplan (1972) initieerde zo de sprong van een 'car oriented city' naar een 'city of places'. In de jaren 1990 en 2000 kwam – voornamelijk in de deelgemeentes – de verkeersleefbaarheid onder druk te staan. Verkeersveiligheid werd (zoals elders in Vlaanderen) een lokale uitdaging. En zo volgde de stap van een 'car oriented city' naar een 'sustainable mobility city'.

Dat transitie in het Brugse mobiliteitsbeleid hun genese kennen in interne triggers wil niet zeggen dat het Brugse beleid een geïsoleerd verhaal is. Integendeel.

- De interne trigger was telkens een reactie op een 'externaliteit' van het autogebruik en bij uitbreiding de moderne samenleving. Al was het Brugse mobiliteitsbeleid geen beleid tegen de auto, maar een beleid voor de stad (jaren 1970 en tot heden voor de binnenstad), een beleid voor meer verkeersleefbaarheid en veiligheid (jaren 1990 tot heden, in bijzonder voor de deelgemeentes).
- De interne trigger was telkens geïnspireerd door externe bronnen in de brede betekenis:



- o zo drukte het werk van Buchanan een sterke stempel op de generatie beleidsmakers die van de jaren 1970 tot begin jaren 1990 aan het roer stonden. Niet alleen het discours van het Structuurplan draagt zijn stempel. Het Verkeersleefbaarheidsplan (1990) dat een weghiërarchie initieerde voor de deelgemeentes, het tweede circulatieplan (1993), maar ook de patstelling rond de N31 – ontsluiting van Zeebrugge (cfr. de idee van een meervoudige ringstructuur rondom Brugge): allen zijn ze te linken aan Buchanan's werkstuk 'Traffic in towns' (1963);
- o zo bleken progressieve acties in Amsterdam vaak een inspirerend voorbeeld voor het (ontstaan van een) Brugs kritisch middenveld. De Groene Amsterdammer kreeg een Brugse broertje met De Lastige Bruggeling. Studiereizen inspireerden het ontstaan van een mobiliteitswerkgroep in de schoot van Cactus (dat zelfs haar ontstaan kent in de nasleep van de mei 1968).

## DE DUALE ROL VAN DE BOVENLOKALE OVERHEDEN

Het mogen dan interne, Brugse triggers zijn die het beleid naar een hoger niveau tilden, het Brugse mobiliteitsbeleid kan men uiteraard niet bestuderen zonder oog voor de beleidscontext van de hogere overheden. Dit is een verhaal van gas geven en afremmen én dit op meerdere 'fronten'.

Het wettelijk kader kon zowel een kans als een bedreiging vormen voor een ambitieus mobiliteitsbeleid. De introductie van de zone 30 zorgde bijvoorbeeld voor een ambitieuze gebiedsdekkende oefening. Maar wie pioniert, tast vaak de grenzen van het wetgevende kader af en zal hier onvermijdelijk vroeg of laat ook op botsen:

- Toen Brugge in 1975 (gemeenteraad, 31/10/1975) als eerste Belgische stad parkeerplaatsen invoerde voor personen met een handicap, werd dit als ongrondwettelijk bestempeld "op grond van het feit dat alle Belgen gelijk zijn voor de wet".
- Brugse fietsers waren ruim twee decennia lang gedwongen om zich met de auto's te schikken naar het circulatieplan, tot er een werkbaar wettelijk kader was voor 'beperkt eenrichtingsverkeer'.

Eenzelfde gemengd verhaal is ook te noteren bij de institutionalisering van het mobiliteitsbeleid. Tot begin jaren 1990 bleef het bovenlokaal mobiliteitsbeleid beperkt tot een verkeersbeleid en zelfs tot een infrastructuurbeleid. Dankzij de regionalisering van de bevoegdheden greep de Vlaamse overheid de kans om een verruimd discours te introduceren. Brugge kreeg een Mobiliteitsplan en zelfs een mobiliteitscel. Dit betekende tegelijkertijd in zekere zin ook een verkokering van het mobiliteitsbeleid. Een pionier als Brugge, die vertrok vanuit een meer holistische structuurplanningsmethodiek, moest zo – in bijzonder voor de binnenstad – een stap achteruit zetten. Al was het in globo geenszins een negatief verhaal. De regionalisering bracht begin jaren 1990 een herontdekking van het openbaar vervoer met zich mee. De nieuwe vervoersmaatschappij De Lijn vond in Brugge een ideale partner voor een pilootproject. De vrije val van het aantal busreizigers werd een halt toegeroepen en er werd zelf opnieuw aangeknoopt met groei.

Tot slot kan het Brugse beleid niet geïsoleerd worden omwille van de (sturende) rol van de bovenlokale infrastructuur. Ook dit is een verhaal van kansen en bedreigingen. Kansen omdat initiatieven als het sluiten van de ring (jaren 1960 en 1970) en het wegwerken van de gevaarlijke punten op de N31 (jaren 2000 en 2010) unieke kansen schiepen voor een verhoogde verkeersleefbaarheid in respectievelijk het stadscentrum en Sint-Andries/Sint-Michiels. Bedreigingen omdat (zeker tot eind jaren 1990) zo een 'car oriented policy' van bovenaf werd opgelegd in de deelgemeentes (zie 1.7.2).

### 3.7.2 De ingrediënten van een tipping point

Maar waarom gaven 'triggers' in Brugge wel aanleiding tot een koerswijziging, terwijl in andere steden als Leuven of Gent een dergelijke koerswijziging pas jaren of zelfs decennia later volgden? En waarom kwam het evenmin in andere, vaak kleinere steden, überhaupt nog niet tot een koerswijziging, ondanks het feit dat zaken als verkeersonveiligheid er even prominent zijn?

Dat het in Brugge wel tot een omslagpunt ('tipping point') kwam, had veel te maken met een geslaagde tandem tussen beleidsvoorbereiding en uitvoering. Tussen experts (zowel intern als extern) en beleidsmakers. In de jaren 1970 en 1980 was er zo een sterke synergie tussen de lokale politie (met verkeersofficier en later hoofdcommissaris De Bree), de stadsadministratie (met de adjunct-stadssecretaris Dirk Michiels) en het studiebureau Groep Planning (met experts als professor Tanghe) dat als spreekwoordelijke hofleverancier instond voor tal van studies.

Frappant is dat geen actor zich beperkt tot een klassieke rolverdeling. Als zou een onderzoeker zich 'slechts' beperken tot analyses en geen uitspraken mogen maken over strategische – en dus – politieke keuzes. Als zou een officier van de politie zich 'slechts' beperken tot het bewaken, het sensu strictu handhaven van de gemaakte keuzes en zich afwezig moeten houden bij het maken of ook het verdedigen van deze keuzes. Integendeel: korpschef Debree was zelfs hét gezicht van het circulatieplan in 1993 en gaf rekenschap van de te maken keuzes door present te tekenen op tal van infoavonden.

Mijn eerste en voornaamste dank gaat naar professor Jan Tanghe. [...] hij heeft de pen gehouden voor het ganse team en zeer veel van zijn gedachten en overtuigingen hebben dan ook hun spontane plaats gevonden in deze tekst [...] Het tweede essentiële lid van de werkgroep was professor Raymond Lemaire die bij het ontwerpen van dit structuurplan een onvervangbare rol heeft vervuld: zijn uitzonderlijke nationale en internationale ervaring en zijn synthese-capaciteiten waren onmisbaar. De algemene filosofie van het Structuurplan heeft aan hem zeer veel te danken. [...]

Schepen Andries Vanden Abeele, in Structuurplan, 1972

Een oud-redakteur van ons blad heeft ooit een lijstje gemaakt van uw karaktertrekken: dynamisch, joviale politiefchef, vlotte taalvaardigheid, onbetwist organisatietalent, geen gebrek aan zelfvertrouwen, aanhanger van kasseien en van elke burgemeester, [...]

Lastige Bruggeling, 1981, jr 7, nr 7 – in interview met commissaris Debree

Even frappant is dat bij de lokale beleidsmakers het draagvlak partij-overschrijdend was. Zelfs na een politieke aardverschuiving bij de verkiezingen in 1976 vonden de ideeën uit het Structuurplan zoals het verkeersmodel ingang in het nieuwe beleid. Het maakt dat het mobiliteitsbeleid (zeker tot in de jaren 2000 en dit zeker op het strategische niveau) als apolitek kan bestempeld worden. De vraag was niet óf er een koerswijziging nodig was, maar wel welke stappen er nodig waren én bovenal hoe vlug (waarbij dat laatste wel resulteerde in het pragmatische 'overgangsmodel').

**Ondanks het feit dat na de toenmalige CVP-meerderheid alternatieve coalities ontstonden, bleven de krachtlijnen van het structuurplan de leidraad van het ruimtelijk beleid, zowel voor de binnenstad als voor de regio, weliswaar vanuit alternerende politieke klemtonen**

Desimpelaere, 2005, Brugge: Het sloganeske voorbij, in: B-Tours

Bij een uitspraak als zou het mobiliteitsbeleid in de binnenstad een apolitek gegeven zijn, zijn meerdere verklaringen (én én) te geven.

- Beleidskeuzes inzake mobiliteit kenden telkens een solide, objectieve onderbouwing:
  - o dit zowel academisch (cfr. onderzoek Buchanan maar ook de link met Unesco-verklaringen);
  - o als dankzij een consistente 'meten is weten'-attitude op het lokale niveau, waarbij beleidskeuzes zowel op voorhand (ex ante) als naderhand (ex post) met cijfers onderbouwd worden. Zo was Brugge vermoedelijk de eerste Vlaamse centrumstad met een verkeersmodel voor de binnenstad (1972) en de deelgemeentes (1990), vond vermoedelijk Vlaanderen eerste herkomst-bestemmingsonderzoek plaats in de Brugse regio (1964) en vindt sinds de jaren 1990 op regelmatige tijdstippen parkeerdrukonderzoek plaats in de binnenstad en de rand.

Volgens berekeningen van de Europese Unie nam de verkeersstroom tussen 1980 en 1995 toe met 50%. Als er geen enkele maatregel wordt genomen wat de verdeling van de transportmiddelen betreft is het verkeer tegen 2010 toegenomen met 33% ten opzichte van 1998. [...] Elke weldenkende burger begrijpt dat dit onmogelijk is. Daarom moeten we nu maatregelen, willen we morgen vermijden dat er een drastisch "anti-verstikkingsplan" moet uitgevoerd worden. Daarom gaat het College voor het huidige mobiliteitsplan. Want zonder maatregelen slijt de Brugse binnenstad eerlang opnieuw dicht.

Patrick Moenaert, 2003, voorstelling Mobiliteitsplan

- Beleidskeuzes inzake mobiliteit vertrekken vanuit breedgedragen visies – principes die een eng mobiliteitsbeleid overstijgen (cfr. het concept 'city friendly mobility')

**Tenslotte willen we nog even duidelijk stellen dat verkeer en vervoer afgeleiden zijn van andere functies. Het zijn middelen en doel op zichzelf. [...] Dit betekent meteen ook dat de verkeersproblematiek moet worden gekaderd binnen een visie die kiest voor sociale stadsvernieuwing, inbreiding, vermenging van stedelijke functies, enz.**

Bonneure et al, 1982, Blauwdruk voor een Verkeersleefbaar Brugge

- Beleidskeuzes inzake mobiliteit zijn geen keuzes 'tegen' bijvoorbeeld de auto, wel zijn het keuzes 'voor' een attractieve binnenstad, 'voor' een leefbare woonwijk ...
- Beleidsvraagstukken inzake mobiliteit (en tout court inzake het Brugse beleid) werden vaak bottom-up geagendeerd of toch geïnitieerd (bijvoorbeeld door een Stichting Marcus Gerards, door een Fietsoverleg Brugge ...):
  - o actiegroepen (in een breedste betekenis) die vanuit een specifieke probleemstelling vertrekken en niet vanuit een partij-ideologisch vertrekpunt en zo uit een brede maatschappelijke onderstroom putten;
  - o actiegroepen (in een breedste betekenis) die vaak als leerschool voor beleidsmakers fungeren. Zo leerden de latere burgemeesters Moenaert en De fauw het klappen van de zweep in lokale actiegroepen. Of hoe actiegroepen politici – en tout court personen van alle kleur en stand – samenbrachten. Actiegroepen konden immers als pluralistisch bestempeld worden. De Lastige Bruggeling telden bijvoorbeeld een journalist en een onderpastoor onder haar actiefste medewerkers. En het Komitee Koning Albert-laan bestond niet alleen uit vertegenwoordigers (quote persbericht, 1984) van de Brugse Belangengroep voor Fietzers, van het Studie- en Aktiekomitee Sint-Michiels [ ACW-strekking en dus CVP-gelieerd, nvda ], de ouderkomitees en directies van twee scholen, maar ook uit gemeenteraadsleden van de politieke partijen CVP, VU, Agalev, Brugse Democraten en SP.

Met nog meer nostalgie herinner ik mij een nachtelijke actie waarbij ik, samen met mijn Jong CVP-kompaan Herman Valet, met verfpot en kwast de Steenstraat introk om op het wegdek fietslogootjes te schilderen.

Moenaert, 2012, 100% voor Brugge

Ook hier is het Structuurplan een perfecte illustratie. Ook en vooral omdat een structuurplan-proces ingaat tegen het eindtoestand-plannen dat het gewestplan en tal van andere ruimtelijke plannen kenmerkt. Het structuurplan is – in de woorden van oud-schepen Vanden Abeele – een schot op een draaiende schijf, inspeliend op wat Mumford (1961) omschreef als het onuitputtelijk aanpassingsvermogen van steden.

**Dit Structuurplan is geen vast gedetermineerd plan, maar het is een 'denkmodel', een 'stedenbouwkundige filosofie', een organisch plan dat nooit af is en ruimte laat voor veel initiatieven en een stimulans betekent voor een bestendige en dynamische ontwikkeling.**

Vanden Abeele, 1976, Structuurplan Brugge, drie jaar later

Het Brugse mobiliteitsbeleid en het Structuurplan in bijzonder is dan ook te bestempelen als een type-voorbeeld van een 'joint fact finding'. Een beleidsproces waarbij niet gefocust wordt op verschilpunten maar wel op raakvlakken. Op raakvlakken zoals de liefde voor de historische binnenstad, zoals de gezamenlijke beleidsambitie voor een veilig verkeerssysteem ...

**Laat ons daarom in godsnaam geen dergelijke anti-campagne meer voeren, met niets meer of minder dan Brugge zelfs als inzet, die de naam en faam onze stad onherroepelijk zouden kunnen schaden en de gastvrijheid in vraag stellen. Wat we nodig hebben is een consensus rond de verdere ontwikkeling van Brugge, waar we met zijn allen achter staan. Daarvoor is dialoog nodig en wat ons betreft staat de deur altijd open. Het is immers slechts samen, in overleg, dat wij deze prachtige stad ook verder een prachtige toekomst zullen kunnen geven. Met u, voor Brugge!**

Frank Van Acker, voorwoord in Witboek van een Beleid, 1990

En dat is wellicht dé grootste kracht van het instrument 'structuurplanning': dat het de ratio en de droom vat in zo'n joint fact finding. Door verbeelding, door een visie voor de toekomst met respect voor het verleden, vertrekkend uit het heden.

**Een structuurplan is geen vast gedetermineerd plan maar veeleer een 'ontwikkelingsmodel', een 'denkmodel' een 'stedenbouwkundige filosofie'. Een structuurplan is organisch, dit wil zeggen nooit af. Het stimuleert een bestendige en dynamische ontwikkeling.**

Structuurplan, 1972



## Slotwoord

We leven in een tijd waarin innovatie op het vlak van mobiliteit zich afspeelt tegen een achtergrond van wereldwijde uitdagingen. Klimaatverandering en bedreigingen voor de volksgezondheid zetten ons denken over mobiliteit onder druk. In die context is het aan stedenbouwkundigen om een antwoord te vinden op fundamentele vragen over onze steden en over hoe mensen zich in die steden verplaatsen.

Een mogelijke antwoord op die vragen schuilt in ons verleden. Want beleidskeuzes, plannen en projecten uit het verleden kunnen een verhelderend licht werpen op discussies over de transformatie die voor ons ligt.

Deze thesis onderstreept de waarde van historisch archiefonderzoek. In dit geval ligt de focus op Brugge, één van de charmantste steden van de Lage Landen. Naast een uitgebreide historische terugblik op het grotere mobiliteitsplan krijg je ook een pak inzichten voorgeschoteld over de achterliggende organisatie, de kruisbestuiving met het beleidsdomein 'ruimtelijke ordening' en de grotere beleidsambities. Dat alles in de context van een stad die voortdurend het evenwicht zoekt tussen het welzijn van haar bewoners én haar bezoekers. Het levert een verhaal op dat zeer herkenbaar is voor quasi elke andere stad in de wereld.

'Schaal' is de rode draad doorheen dit betoog: de menselijke schaal, de schaal van de stad en de schaal van de straat. Daaruit vloeit met het concept van een 'city-friendly mobility' – een stadsvriendelijke mobiliteit – meteen ook de belangrijkste les uit dit werkstuk voort. Het concept benadrukt een belangrijke verandering in de manier waarop we denken over mobiliteit. Van een nauwe focus op de verplaatsing van personen en goederen, naar een geïntegreerd samenspel tussen beleidskeuzes. Naar een mobiliteitsaanpak die de stad viert als een verzameling van gebouwen, straten, mensen én herinneringen.

Dit onderzoek illustreert twee zaken waar steden overal ter wereld veel uit kunnen leren. Ten eerste evolueert de rol van de professionele verkeerskundige. Hoe kan hij/zij, in de zoektocht naar een duurzame mobiliteit, de brug slaan tussen verschillende disciplines en visies op de stad? En kan een concept als 'stadsvriendelijke mobiliteit' daarbij als kompas dienen? Ten tweede wordt duidelijk dat steden en hun straten niet statisch zijn. In slechts enkele jaren tijd kunnen complete verkeersnetwerken veranderen en kan een nieuwe visie ontstaan. Welke processen schuilen achter deze transitie (bv. het gewijzigde speelveld tussen bewoners, handelaars en beleidsmakers)? Zeker in deze onzekere tijden legt dit onderzoek een indrukwekkend raakvlak bloot tussen geschiedenis en beleid en dit vanuit de droom van een duurzame stedelijke mobiliteit.

Meredith Glaser,  
Urban Cycling Institute, Universiteit van Amsterdam  
partner Europees Horizon 2020 Handshake-project



## FOTOCOLLECTIES

- Stadsbestuur Brugge, Stadsarchief, o.m. de collecties uit de verzameling J. A. Rau en de verzameling Brusselle – Traen

## BIJLAGE 2 : BIBLIOGRAFIE

Si hortum in bibliotheca habes, deerit nihil

Wie een tuin en een bibliotheek heeft, die heeft alles wat hij nodig heeft Cicero

Voorliggende studie kon slechts gebeuren dankzij het doorworstelen van tal van archiefstukken, het raadplegen van vele publicaties, de consultatie van talloze 'getuigen' (soms in de wandelgangen waarbij ik terloops een ballonnetje oplet, soms in uitgebreide overlegmomenten).

## ARCHIEVEN EN COLLECTIES

- Amsab - Instituut voor Sociale Geschiedenis
- Archief / Server dienst Mobiliteit stad Brugge
- Archief Expresweg Veilig
- Archief Fietzersbond Brugge – Fietsoverleg Brugge
- Archief Jan Tanghe (oprichting Groep Planning) – Cultuurbibliotheek Brugge
- Archief Lokale politie Brugge, dienst Verkeerszaken
- Archief SAK Sint-Pieters
- Archief Statbel (o.m. Census-inwonerstellingen, rapporten verkeersongevallen, rapporten voertuigenpark)
- Archief SumProject+SumResearch (Archief Groep Planning)
- Bibliotheek Biekorf (o.m. persarchief Brugsch Handelsblad 1977 – 2002, archief De Lastigen Bruggeling)
- Stadsarchief Brugge

## PUBLICATIES

- Alexander C, 1977, A Pattern Language, Oxford University Press
- Alexander C, 1979, The Timeless Way of Building, Oxford University Press
- Annys A, De Buck F, De Meyer P, e.a., 1994, Het openbaar vervoer te Brugge – deel I – De Brugse stadstram
- Annys A, De Buck F, De Meyer P, e.a., 1995, Het openbaar vervoer te Brugge – deel II – De Brugse stadsbus
- Beernaert B, De Geheime Stad, 2002, in: Ons Erfgoed – Brugge, Van Toen en Nu
- BIVV, 1990, Zone 30-advies voor de Brugse binnenstad en de woonkern van Lissewege
- Bloch M, 1949, The Historian's Craft
- Bonneure J, Peyskens M, Spanhove H, Van Hamme D, Evers F, 't Kindt S, Rabaey L, Biebaert F, Mahieu J, Dejaegher L, Op de Beeck F, Teirlinck L, Decuyper P, 1982, Blauwdruk voor een verkeersleefbaar Brugge, Werkgroep Verkeersleefbaarheid (vzw Cactus '80)
- Boone M, 2015, Historici en hun métier – Een inleiding tot de historische kritiek, Academia Press
- Buchanan C, 1963, Traffic in Towns, Ministry of Transport – Her Majesty's Stationary Office
- Caestecker C & Keppler U, 1983, Brugge: straten en pleinen, Van de Wiele
- Canfyn F, 1983, Een analyse van het gegeven stad en van het process stedenbouw binnen de huidige produktiewijze, eindverhandeling KULeuven
- Capelle G, 2001, Diachrone Studie van de Reisgids – Beeldvorming van Brugge, Universiteit Gent (onuitgegeven licentiaatsverhandeling)
- Demeyere J, Theys J, Vanhove N, 1968, Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de westvlaamse gewesten, Studex vzw – WES vzw i.o.v. Ministerie van openbare werken – Bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening
- Demulder S, Beernaert B, 2016, 't Nieuw Zand – Heraanleg 't Zand en Vrijdagmarkt, stadsbestuur Brugge
- Desimpelaere W, 2005, Brugge: Het sloganske voorbij, in: B-Tour, Tapis Plein vzw
- Driessen P & Leroy P, 2007, Milieubeleid – Analyse en perspectief
- Gaddis J L, 2002, The Landscape of History – How Historians Map the Past

- Gehl J, 1971, Life between buildings
- Gehl J, 2010, Cities for People, Island Press
- Groep Planning, 1988, Structuurplanning te Oostende
- Halbwachs M, 1950, La mémoire collective
- ICOMOS, 1975, Resoluties van Brugge: basisprincipes voor de vernieuwing van de historische stad
- Keppler U, 1987, Verplaatsplanning voor de Brugse Binnenstad, cursus (Hogeschool voor Verkeerskunde, Diepenbeek)
- Keppler U, 2017, Mobiliteit en publieke ruimte, KULeuven
- Kuhn, 1962, The Structure of Scientific Revolution, University of Chicago Press
- Landuyt R, 2012, Met Goesting
- Landuyt R, 2014, Brief aan de Bruggelingen
- Landuyt R, 2015, Brugge Meemaken
- Landuyt R, 2018, Verder met Brugge
- Le Corbusier, 1929, The City of To-morrow and its Planning
- Leroy S, Vanelslander B, Van Eeckhoudt M, 2015, Vooruit met de Fiets! – De fietsersbeweging in Vlaanderen en Brussel, Fietsersbond vzw
- Mingardo G, 2016, Articles on Parking Policy, Ph D-thesis, TUDelft
- Moenaert P, 2012, 100% voor Brugge, Roularta
- Peeters K, 2014, Weg van mobiliteit, Uitgeverij Vrijdag
- Rodenbach G, 1892, Bruges La Morte
- Rottier H, 1988, Onderdak – 5000 jaar wonen in de Lage Landen, Uniepers en Uitgeverij Davidsfonds
- Rossi A, 1966, De Architectuur van de Stad, Marsilio Editori
- Ryckaert M, Vandewalle A, D'Hondt J, Cornet P, Robert J & Maertens H, 1999, Brugge: de geschiedenis van een Europese stad, Lannoo
- Slabbinck B, 2016, Een nieuwe kijk op de omgeving – Een pleidooi voor een paradigma shift bij de start van een nieuw beleidsdomein, niet-gepubliceerde paper, UGent – op vraag van prof. em. G. Allaert, voorzitter Expertforum Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
- Slabbinck B, 2019, State of Affairs – Brugge, rapport i.k.v. het Europese Civitas Handshake-project, stadsbestuur Brugge
- Stadsbestuur Brugge, 1972, Structuurplan Brugge
- Stadsbestuur Brugge, 1980, Stadsvernieuwingsbeleid te Brugge
- Stadsbestuur Brugge, 1981, publicatie Brugge Stadsvernieuwing en Monumentenzorg
- Stadsbestuur Brugge, 1997, Brugge Nu en Straks
- Stadsbestuur Brugge, 1990, Witboek van een beleid – De inzet voor een leefbaar en levend Brugge
- Tanghe J, Vanderstadt H, Sieg S, 1978, Wonen of Wijken?, CIAUD/ICASD
- Tanghe J, Keppler U, 1986, Mobiliteit en Ruimtelijkheid, in: Ruimtelijke Planning, afl 16, hf 2d
- Tapis-Plein vzw, 2005, B-Tours – Over Brugge, toerisme en beeldvorming
- Uyttenhove P, 2011, Stadland België, A&S Books
- Vanden Abeele A, 1976, Structuurplan Brugge – drie jaar later: voorlopige conclusies en ervaringen, stadsbestuur Brugge
- Van Acker A, 1964, Herinneringen, Uitgeverij SM Ontwikkeling Antwerpen
- Van Hove E, 1992, Brugge Word Wakker
- Vandewinckele J-P, 1983, 't Zand te Brugge – van structuurplan over deelplan naar realisatie, IISRO (niet gepubliceerde verhandeling)
- Vanheste B, 2002, De stad is woord geworden, Meulenhoff
- Weber D, 2008, Automatisering en de overheid in België voor 1940, Universiteit Gent, doctoraatsverhandeling
- Weber D, 2010, De blijde intrede van de automobiel in België, Academia Press
- Zuallaert et al, 1993, Gemeentelijk en stedelijk verkeersbeleid: ervaringen uit de praktijk – oriëntatie voor de toekomst, Garant

## WEBSITES

- <https://www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/geschiedenis/>
- <https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/walkability-tool>
- <http://www.wegen-routes.be/homen.html>

## CORRESPONDENTIE – DANKWOORD

Vooreerst, bijzondere dank aan de begeleiders van de thesis die ik indiende als afronding van de graduaatsopleiding Verkeerskunde en Mobiliteit aan hogeschool Vives :

- Koen Vandenberghe, lesgever – opleidingscoördinator, zaakvoerder VormAdvies
- Eddy Klynen, lesgever, directeur Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Alsook dank aan Jan Bonheure, oprichter en voormalig opleidingscoördinator van de opleiding Verkeerskunde en Mobiliteit (Vives – Kortrijk) en Bruggeling-in-hart-en-nieren, voor de hulp bij de kick-off.

Voor de eindredactie van voorliggende publicatie kon ik rekenen op Koen Note, diensthoofd Communicatie en Citymarketing, stadsbestuur Brugge. De vertaling werd verzorgd door Anne-Wil Claeys, vertaalster. De lay-out van de publicatie werd verzorgd door Cel Creatie, dienst Communicatie en Citymarketing - Stad Brugge.

Dit werkstuk kon ook buigen op de werkervaring binnen het stadsbestuur Brugge en de vele gesprekken met collega's – partners die al jaren hun sporen verdienden in het Brugse werkveld.

Voor de studie werden tevens volgende organisaties - personen gecontacteerd die hun bereidwillige medewerking verleenden aan het oplossen van archiefstukken :

- Amsab : Pascale Welvaert, Donald Weber, Gert Van Overstraeten
- Bibliotheek Biekorf : Hilde Van Parys
- Fietzersbond Brugge : Geert Demeyere, Xavier Robeyns
- Lokale politie Brugge : Dirk Van Nuffel (korpschef), William Van Severen (Eerste Hoofdcommissaris) en Henk Vanden Eynde (hoofdinspecteur)
- Nationale Bibliotheek
- Stadsarchief : Jan Anseeuw, Jan D'Hondt, Peter Goetghebeur, Peter Bultinck
- Stadsbestuur Brugge
  - o Dienst Ruimtelijke Ordening : Winrik Soetens, Korneel Morlion
  - o Dienst Mobiliteit : Tommy De Boi, Koen Vansteenland
- Studie- en ActieKomité Sint-Pieters : Frank Verheyne
- Statbel : Erik Vloeberghs
- UGent : Sofie Cloet
- Vives : Jan Bonheure, Koen Vandenberghe, Ulrich Keppler

Volgende personen gaven feedback op (delen van) het werkstuk :

- Wim Billet, Mobiel 21, partner Handshake-project
- Kobe Boussauw, Vrije Universiteit Brussel
- Marc Broeckaert, Vias Institute
- Eveline Buyck, Europese cel, stadsbestuur Brugge
- Tommy De Boi, dienst Mobiliteit, stadsbestuur Brugge
- Daniël Slabbinck, mijn vader
- Eric Van Hove, voormalig journalist en coördinator stedenbeleid, stadsbestuur Brugge
- Koen Van Steenland, dienst Mobiliteit, stadsbestuur Brugge.

Last but not least, als geboren Bruggeling kon ik met dank aan m'n familie het Brugse mobiliteitsbeleid van kindsbeen af in de praktijk ervaren.

Mijn erkentelijkheid aan hen en aan allen die ik onbedoeld vergeet is groter dan te vatten in woorden.









*Het plan dat thans wordt voorgesteld behandelt een straatfenomeen zijnde het verkeer. De straat was vroeger de kern van een buurtgemeenschap of van een ontmoetingsplaats waar mensen zich met elkander en aan elkander optrekken. Door het rijdend en parkerend verkeer is dit volkomen veranderd. De straat is in plaats van een bindend element een barrière geworden voor de menselijke relatie. [...] Wij geloven hartstochtelijk in de betekenis van een levend stadshart, dat wonderlijk samenspel van winkels, overheidsgebouwen, kantoren, ontspanningsinrichtingen, musea, restaurants, enz.*

Met deze woorden gaf de toenmalige burgemeester in 1978 de aftrap van het eerste circulatieplan. Zes jaar na de publicatie van het Structuurplan werd de droom van een stad op mensenmaat zo meer en meer tastbaar. Straten en pleinen worden heraangelegd. Ondergrondse parkings stonden in de steigers. ...

De teksten van het Structuurplan mogen dan 50 jaar oud zijn, de relevantie voor het huidige mobiliteitsbeleid kan niet overschat worden. Het pleidooi voor een mobiliteitsbeleid op maat van de stad is en blijft immers actueel.

Deze publicatie brengt het verhaal van die afgelopen 50 jaar. Als een reconstructie van het verleden. Als een verklaring van het heden. Als een opstap naar de toekomst.

