

# Ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Brugge



**Advies GGF, oktober 2005**

## 0. Algemeen

Het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van de stad Brugge wordt door het Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland (GGF) verwelkomd als een degelijk vervolg op een lange planningstraditie waarin Brugge ooit trendsetter geweest is. Het structuurplan uit 1972 en het verkeerscirculatieplan, gevolgd door een mobiliteitsplan, zijn toonaangevend geweest en liggen aan de basis van een duurzaam ruimtelijk beleid in heel wat steden en gemeenten in Vlaanderen. Enkele opvallende specifieke positieve elementen zijn de intentie om de KMO-zone in het Lappersfortbos in groengebied om te zetten, de selecties van strategische woonprojecten, de intentie om aan inbreiding te werken en de verdediging van nulopties op sommige woonuitbreidingsgebieden.

GGF betreurt het dan ook dat er in dit voorliggende plan enkele anomalieën zijn geslopen die niet te rijmen zijn met een duurzame ontwikkeling. Zoals het plan aangeeft, zijn deze elementen hoofdzakelijk via het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied en het strategisch plan van de zeehaven binnengeslopen. De meest in het oog springende elementen zijn hier het Chartreuseproject en de aanleg van de AX. Maar ook de door de stad gewenste ontwikkeling van grootschalige kleinhandel op de Blauwe Toren, de ontwikkeling van het groengebied dat als “de spie” wordt omschreven tot bedrijventerrein, het idee dat een jeugdhuis moet gebundeld worden met milieubelastende activiteiten in de binnenhaven, het gebrek aan ambitie om de stationsomgeving te ontwikkelen en het absolute gebrek aan visie over een gewenste cinemalocatie worden door het GGF niet op applaus onthaald. Daarnaast blijken nog enkele (zonevreemde) bossen, die op het gewestplan weliswaar als woonpark ingekleurd staan, nog steeds als “aan te snijden” beschouwd te worden.

Het gaat dan ook voor een deel om elementen in de besluitvorming, die strikt genomen buiten de bevoegdheid van de stad vallen. Het is echter zonneklaar dat de bedoelde elementen onder grote druk van het stadsbestuur in deze gewestelijke plannen zijn geslopen.

Dat men ook nog altijd plant om in het Lappersfort (industriezone) te kappen, is een kaakslag voor een breed gedragen Vlaamse bosbeweging...die zich hiermee weer eens op haar ziel getrappt weet!

Wat betreft de algemene visie wenst het GGF te verwijzen naar het in april 2005 gepubliceerde Hanze Ruimtelijk Structuurplan ( on line op [www.ggf.be](http://www.ggf.be)) waar een aantal meer vooruitstrevende concepten

naar voor worden geschoven, en waar alternatieven worden vooropgesteld voor de niet-duurzame elementen die in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en de afbakeningsprocessen (van het stedelijk gebied en de haven) naar voren worden geschoven.

Het GGF is een (hanze-) stadsnetwerk voor duurzaamheid en participatie van vele bewuste burgers & burgeressen en meer dan honderd samenwerkende verenigingen, waaronder de Jeugdbond voor Natuur en Milieu, Natuurpunt, Vereniging voor Bos in Vlaanderen, Bond Beter Leefmilieu, Greenpeace, Wereldnatuurfonds (WWF), Groen vzw, mensen uit de West-Vlaamse Basisgroepen en vele andere die ontstaan is naar aanleiding van de problematiek rond het Lappersfortbos en het Chartreusegebied. Het GGF meent een belangrijk draagvlak te bezitten, en is in die zin vragende partij om als gesprekspartner gekend te worden in besluitvormingsprocessen.

De technische werkgroep binnen het GGF (groep Hanze planning) heeft sinds zijn ontstaan reeds heel wat denkwerk verricht rond de ruimtelijke problematiek in het Brugse, en probeert met constructieve voorstellen in dialoog te treden met politici en planners. Alle documenten zijn publiek beschikbaar op de verschillende websites die het GGF ondersteunen. Behalve onze eigen website <http://www.ggf.be>, gaat het om de Hanzestadsite <http://www.ggf.be/hanzestad.htm>, een GGF-archief op Regio Brugge <http://ggf.regiobrugge.be> en de website van Groen vzw <http://www.groenvzw.tk> waarop een overzicht van de belangrijkste GGF-producten te vinden is. Behalve deze eigen documenten, die intussen een bundel vormen die de concurrentie met de nota's van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied aan kan, zijn ook nog eens drie scripties geschreven rond de GGF-thema's.

Voor het Groene Gordel Front,

Stef Boogaerts, voorzitter GGF  
Jozef De Coster, erevoorzitter GGF

Luc Vanneste, secretaris GGF  
[groenegordelfront@tijd.com](mailto:groenegordelfront@tijd.com)  
't Kloosterhof 63  
8200 Brugge  
050 39 09 57

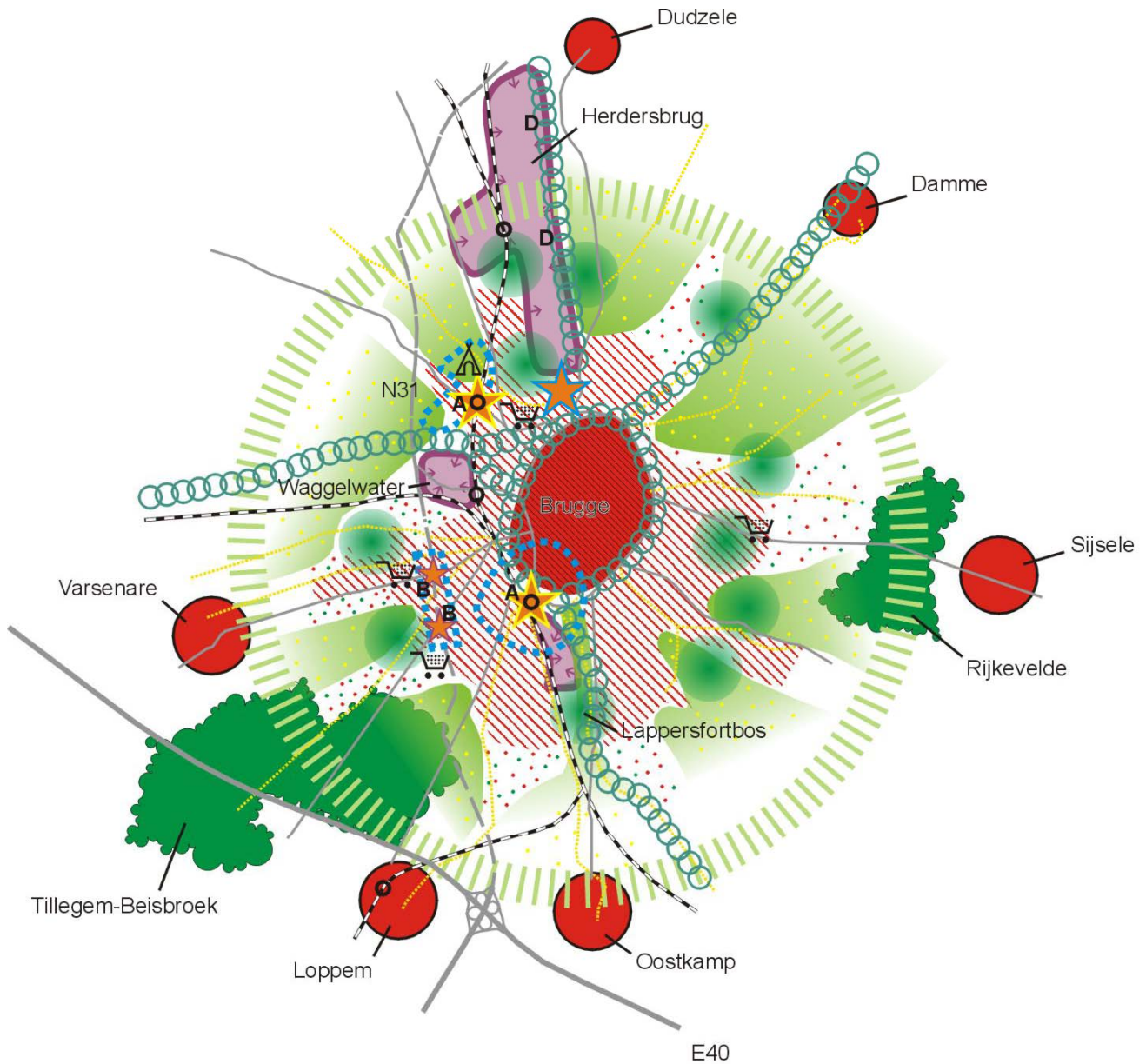
Brugge, 24 oktober 2005

# 1. Hanze Ruimtelijk Structuurplan als toetskader

De belangrijkste principes uit het alternatieve Hanze Ruimtelijk Structuurplan (HRS) worden hieronder opgelijst. In de tabel werd opgenomen in welke mate aan deze eisen, die naar de mening van het GGF de basis zouden moeten vormen van een duurzaam ruimtelijk beleidsplan, voldaan is in het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van de stad Brugge. Een markering in kolom A geeft aan dat er volgens het GGF ernstige inspanningen worden gedaan om dit principe in de praktijk te brengen. Een kruisje in kolom B geeft aan dat het GGF vastgesteld heeft dat er een intentie bestaat om dit principe uit te voeren. Een kruisje in kolom C geeft aan dat het structuurplan geen ernstige intentie laat blijken om het betreffende principe waar te maken. Tussen haakjes wordt aangegeven welke elementen een belangrijke rol spelen in de score.

	A	B	C
Historische binnenstad als creatieve smeltkroes (te weinig inspanningen om zakelijke activiteiten in binnenstad en stationsomgeving te situeren)		x	
Residentiële randstedelijke woonlobben (geen initiatieven voor nieuwe concepten van inbreiding zoals kangoeroewoningen; bijkomende aansnijding van woonpark-bossen)			x
Rastergroen in perifere woongebieden (geen aandacht voor ecologische basiskwaliteit)		x	
Compacte satellieten	x		
Groene wiggen brengen buitengebied in de stad (aandacht voor de ecologische en landschappelijke kwaliteiten van de polder- en veldgebieden)	x		
Groene gordel voorkomt dichtslibbing open ruimte (Chartreusegebied, Blauwe Toren)			x
Groenkernen als garantie voor de leefbaarheid van de woonlobben (een kleine extra inspanning kan het Lappersfortbos teruggeven aan de gemeenschap)		x	
Versterking van de bosstructuur (bosuitbreiding wordt ondersteund)	x		
Functieverweving waar mogelijk		x	
Focus op de ontwikkeling van strategische locaties in functie van de compacte stad (ontwikkeling van de stationsomgeving is ondermaats; daarentegen ontwikkelt men wel op perifere snelweglocaties: Chartreuse, Blauwe Toren; geen intentie om het station van Sint-Pieters op te waarderen)			x
Handelsapparaat in subcentra met focus op lokale voorziening (weinig aanknopingspunten voor inbreiding, bv. door bouwen in de hoogte, van bestaande winkelcentra in de verschillende woonwijken)		x	
Ruimte-intensieve ontwikkeling van bestaande industriegebieden			x

(er wordt vooral in termen van uitbreiding gedacht; over reconversie en inbreiding van bedrijventerreinen wordt niet gesproken)			
Geen verdere uitwaaiing van hoogdynamische functie (Chartreusegebied, te grote honger naar uitbreiding van industrieterreinen)			x
Maatregelen tegen speculatie (het plan vertoont geen enkele ambitie om hier iets aan te doen)			x
Uitbouw van een logische wegenhiërarchie (interessante voorstellen om de wegenhiërarchie te optimaliseren)	x		
Netwerk van fietsinvalswegen (het fietsnetwerk zou op gelijke voet met het autoverkeersnetwerk benaderd moeten worden)		x	
Ontwikkeling light-railnet (matige intentie om hier echt iets mee te doen, cfr. de opmerking hieronder over het station Sint-Pieters)			x
Doorstromingsmaatregelen voor openbaar vervoer op invalswegen (dit werd in het mobiliteitsplan voorgesteld en wordt stapsgewijze geïmplementeerd)	x		
Onderzoek naar bootverbindingen tussen randstedelijke gebieden en binnenstad (geen intentie in deze richting)			x
Locatiebeleid (ontwikkeling van de stationsomgeving is ondermaats; daarentegen ontwikkelt men wel op perifere snelweglocaties: Chartreuse, Blauwe Toren; geen intentie om het station van Sint-Pieters op te waarderen)			x



- Historische binnenstad als creatieve smeltkroes
- Residentiële randstedelijke woonlobben
- Rastergroen in perifere woongebieden
- Compacte satellieten
- Handelsapparaat met focus op lokale voorziening
- Spoorweg met station of halte light-rail
- Fietsinvalsweg

- Groene wiggen brengen buitengebied in de stad
- Groene gordel voorkomt dichtslibbing open ruimte
- Groenkernen als garantie voor de leefbaarheid van de woonlobben
- Versterking van de bosstructuur
- Ontwikkeling groenassen langs kanalen
- Mogelijkheden voor verblijfsrecreatie in groene wig

- Te ontwikkelen strategische locaties en omgeving (actieradius):
- A-locatie: station
  - B-locatie: N31/steenweg/busroute
  - locatie voor nieuwe stadsontwikkeling
  - D-locatie voor ontwikkeling watergebonden bedrijvigheid
  - Ruimte-intensieve ontwikkeling van bestaande industriegebieden

## 2. Specifieke opmerkingen

Behalve de algemene lijnen en een toetsing aan het Hanze Ruimtelijk Structuurplan, zou het Groene Gordel Front ook nog een aantal specifieke opmerkingen op het document willen maken.

- Op p. 16 lezen we: “Een toekomstige beslissing over een nieuwe kanaalverbinding blijft tot de mogelijkheden behoren.” Het GGF rekent erop dat het stadsbestuur het standpunt inneemt dat in eerste instantie de kustvaart moet ontwikkeld worden. Een nieuw kanaal is een zeer grootschalige en onomkeerbare ingreep die enkel kan overwogen worden als de alternatieven uitgeput zijn.
- De tabel op p. 18 wekt de indruk als zouden beslissingen die genomen werden in het strategisch plan voor de haven en de afbakening van het stedelijk gebied uit de lucht komen vallen. Het tegendeel is waar: de lokale besturen, en dan vooral de Brugse politici zijn er overduidelijk in geslaagd om hun eisen m.b.t. enkele niet-duurzame projecten door te drukken (Chartreuse, overdreven expansie van bedrijventerreinen zonder aandacht voor ruimte-efficiëntie). Kaart 2 toont duidelijk tot welke inconsequenties dit leidt: het gewestelijk belang (“stationsomgeving als toplocatie voor kantoren”) vloekt uiteraard met het door de stad gevraagde “hoogwaardige dienstzone” in de Chartreuse).
- Op zich is het positief dat er voor zonevreemde woningen een beleid wordt uitgewerkt. Op p. 26 zien we plots wel wat veel van het goede: buiten woongebied wil men “de invulling van tussenliggende onbebouwde percelen onder bepaalde omstandigheden mogelijk maken”. Wij menen hier een nieuwe “opvulregel” te ontwaren, een zogenaamde uitzonderingsmaatregel die verantwoordelijk kan gesteld worden voor heel wat lelijkheid en verspreide bebouwing in het Vlaamse land. De enige voor wie een dergelijke maatregel zinvol is, is de toevallige eigenaar van een stukje tussenliggend landbouwgebied, die plots zijn grond fenomenaal in waarde ziet stijgen. Voor de open ruimte is dit alvast geen goede zaak.
- Op p. 27 lezen we dat de stad jeugdvoorzieningen als een milieu- en/of omgevingsbelastende activiteit beschouwt, te bundelen met politie en vrachtwagenparkings! Dit is inderdaad de huidige situatie: een jeugdhuis zonevremd op industrieterrein. Voor het GGF vormt een jeugdhuis een belangrijk onderdeel van de stedelijke dynamiek dat zo goed mogelijk verweven moet worden met andere stedelijke activiteiten en niet in een industriegebied thuishoort. Voor dit gebied is dus een duidelijke keuze nodig: is het bedoeld voor een volwaardige stedelijke ontwikkeling (inclusief jeugdhuis), of blijft het een industrie- annex rommelgebied (maar dan met een nieuw locatievoorstel voor het jeugdhuis)? Het GGF juicht het initiatief voor een stadsontwerp toe en hoopt dat dit een oplossing kan bieden voor de genoemde problematiek. Ook de intentie om een stedenbouwkundig ontwerp te maken voor de site van de oude Veemarkt (p. 92) kunnen we positief onthalen.
- Op kaart 3 zijn in vergelijking met de vorige versie van het structuurplan voorkeurslocaties voor grootschalige stedelijke voorzieningen aangegeven. Dit is op zich positief te noemen. Opvallend is echter dat plots de cinemalocatie aan d’Hoeve op de kaart verschijnt: er zijn geen duidelijke ruimtelijke argumenten om op die plaats een cinema te bouwen, eerder integendeel (autolocatie, onttrekken van stedelijke dynamiek aan de kernstad, moeilijk bereikbaar zonder auto). Dit is tekenend voor het non-beleid dat de stad rond de cinema-problematiek ontwikkelde: de eerste die een bouwvergunning vroeg, kreeg deze, zonder dat er enige locatie-afweging gebeurde. Op kaart 11 wordt deze besluiteloosheid treffend weergegeven door de aanduiding “Cinematicomplex?”, inclusief vraagteken. Ook de binnenhaven werd aangeduid als locatie voor grootschalige stedelijke voorzie-

ningen; uit de tekst valt echter niet goed op te maken wat daarmee precies bedoeld wordt. Opvallend is eveneens dat het Chartreusegebied op deze kaart niet voorkomt: is dit camouflage, een drukfout, of is de visie toch minder consequent dan ze op het eerste zicht lijkt?

- Kaart 4 geeft te kennen dat de stad enkele stukken zonevreemd bos (als woonpark ingekleurd op het gewestplan) nog steeds wil ontwikkelen. Dit gaat in tegen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waar te lezen staat dat Vlaanderen 10.000 ha méér bos nodig heeft. Voor het GGF moeten deze stukken niet-aangesneden woonpark ingekleurd worden als bosgebied. Ze aansnijden ten behoeve van de bouw van enkele villa's zal voor de stad nauwelijks effect hebben op het invullen van de taakstelling voor wonen. Bovendien zijn deze gebieden zeer perifeer gelegen en spelen ze absoluut geen rol in het verhaal van inbreiding en efficiënter omspringen met de beperkt beschikbare ruimte. Als deze gebieden toch ontwikkeld zouden worden, wat uiteraard een slechte optie is, dan moet het tot verdwijnen gedoemde bos tegelijkertijd elders gecompenseerd worden. Overigens is de juridische situatie van tenminste een deel van het gebied zodanig (geen uitgeruste weg aanwezig) dat een bestemmingswijziging geen aanleiding kan geven tot het betalen van planschade aan de eigenaar.
- Op p. 30-33 worden strategische woonprojecten naar voren geschoven, alsook enkele niet te ontwikkelen woonuitbreidingsgebieden. Het GGF juicht deze initiatieven toe.
- De zogenaamde “spie” (p. 40 en p. 44) wordt al te gemakkelijk als industriegebied ingekleurd. Er worden nauwelijks afwegingen gemaakt, en wat meer is: er wordt volledig abstractie gemaakt van de biologische waarde van het gebied. Op basis van de aanwezige ecologisch kwaliteiten en potenties willen we stellen dat dit gebied in het Vlaams Ecologisch Netwerk zou moeten opgenomen worden. Als dit gebied zou verdwijnen onder de KMO-expansiedrang dan moeten de aanwezige natuurwaarden elders gereconstrueerd/gecompenseerd worden.
- Op p. 40-41 staat te lezen: “Het Vlaams gewest heeft beslist om dergelijke hoogwaardige dienstzone te ontwikkelen ter hoogte van het knooppunt van de E40 met de K. Albert-I-laan (Chartreuseweg).” Het GGF meent dat er niet kan gesproken worden van een “beslissing” zolang het ruimtelijk uitvoeringsplan niet definitief vastgesteld werd. Indien het ruimtelijk uitvoeringsplan toch vastgesteld zou worden, dan verwacht het GGF een schorsing door de Raad van State.
- Op kaart 5 wordt Ten Briele als lokaal bedrijventerrein aangeduid. Het GGF kan hier niet mee leven voor het beboste deel van het gebied dat integraal deel uitmaakt van het Lappersfortbos. Op p. 43 lezen we echter wel dat de gemeente aan het Vlaams gewest suggereert om de ambachtelijke zone Vaartdijkstraat-Zuid niet te ontwikkelen. Dit initiatief kan alleen maar toegejuicht worden. Nog moediger zou het zijn als de gemeente dit in haar lijst van acties opneemt en zelf een ruimtelijk uitvoeringsplan opmaakt voor het gebied. Ook hier is de kans uitermate klein dat er planschade zal moeten betaald worden (de grond is niet bouwrijp). Wie ook een nieuw uitvoeringsplan opmaakt: het zou cynisch zijn na al die commotie en vele duurzame beloftes om niet in één trek het ganse (KMO-zone en industrie-zone) Lappersfort om te zetten in groen- en bosgebied. Van minister Van Mechelen en/of het Brugse stadsbestuur verwachten we politieke moed en creativiteit bij het realiseren van een duurzame oplossing (bijvoorbeeld via het uitwerken van een duurzame grondruiloperatie met de Fabricom groep). Bij de Vlaamse bevolking zou deze integrale daad van barmhartigheid en mededogen overkomen als politieke moed. Eerder werd voor de zonevreemde woningen en bedrijven ook een oplossing uitgewerkt. Waarom dan het Lappersfortbos gedeeltelijk opofferen aan economische ontwikkeling?

- Kleinhandelszaken die een eerder bovenlokale functie vervullen, worden best gelokaliseerd in aansluiting bij de eerder lokaal georiënteerde bestaande kleinhandelszones die zich dicht bij de afzetmarkt (gezinnen) situeren, zoals de omgeving van Carrefour St.-Kruis, Sint-Pieterskaai en Expresweg-Gistelse en Torhoutse Steenweg. Op die plaatsen is eveneens ruimte voor inbreiding door bouwmogelijkheden in de hoogte of ondergronds. Een locatie voor een hypermarkt die op provinciaal of gewestelijk niveau functioneert is bijgevolg niet nodig en niet wenselijk. Het voornaamste resultaat van een dergelijke vestiging zou bestaan in het extra genereren van autoverkeer en het ondergraven van het draagvlak van de meer nabije winkels. Het GGF verzet zich dan ook tegen de visie die op p. 45 en p. 48 spreekt van te ontwikkelen grootschalige detailhandel op het terrein Blauwe Toren-Noord. Het is overigens absoluut niet toelaatbaar om nog bijkomende detailhandel toe te laten op een afgelegen bedrijventerrein als Blauwe Toren. Afbouw van de aanwezige detailhandel is op lange termijn de enige aangewezen optie.
- Het GGF ondersteunt de voorstellen die op p. 48 gedaan worden m.b.t. het efficiënter gebruik van de grootschalige detailhandel aan de Maalsesteenweg. In het bijzonder het inbreiden in de hoogte, het stapelen van parkeergelegenheid en een veiliger verkeersafwikkeling zijn hier de aandachtspunten bij uitstek.
- De optimalisatie van het kanaal Brugge-Gent, zoals op p. 59 wordt vermeld, voor de doorvaart tot 1350 ton kan enkel indien dit globaal genomen ook een meerwaarde kan betekenen voor het ecosysteem dat op het kanaal geënt is. Het GGF vraagt aan de stad dan ook om deze voorwaarde te stellen naar de voor de waterwegen bevoegde overheid. Met betrekking tot de technologisch-optimistische ideeën rond het graven van een nieuw kanaal wil het GGF nogmaals benadrukken dat dit een onverantwoord grootschalige ingreep lijkt met een zeer beperkte meerwaarde. Het uitbouwen van de kustvaart is voor ons de enige echte optie. We stellen overigens ook met verbazing vast dat het zinnetje "Er wordt nadruk gelegd op het stimuleren van het spoorvervoer, de binnenvaart en de estuaire vaart." uit het document is verdwenen en vragen om deze schrapping ongedaan te maken.
- Het is niet omdat er bussen rijden op de steenwegen, dat de hele steenweg als A-locatie kan geselecteerd worden (p. 64 en kaart 8). Dit is een markante inconsequentie, zeker als we vaststellen dat de snijpunten van de Gistelsesteenweg en de Albert-I-laan (beide zogenaamde uitgerokken A-locaties) met de Expresweg als B-locatie (dus een minder uitgesproken bereikbaarheid met het openbaar vervoer) worden geselecteerd. Begrijpe wie begrijpen kan. Het feit dat de lightrailstations niet als A- of B-locatie aangeduid worden is inconsequent en verraadt dat de stad de lightrail maar voor de vorm in haar structuurplan opneemt maar hier eigenlijk niet in gelooft. Het minimum dat het GGF verwacht is wel dat het station St.-Pieters als B-locatie (ev. A-locatie) zou worden geselecteerd waarbij de stad erop zou moeten aandringen om hier de bedieningsfrequentie te verhogen (een kleine inspanning voor enkele IC-treinen die er nu toch al passeren).
- Volgens het GGF is het wenselijk om vormen van hobbylandbouw (die dreigen het landschap en de homogeniteit van professionele landbouwgebieden aan te tasten) te concentreren in de zogenaamde stedelijke landbouwgebieden (p. 75) en daar ook een aantal randvoorwaarden op te leggen. Vanuit landschappelijke en ecologische invalshoek is het belangrijk om de ongecontroleerde opkomst van afrasteringen en "koterij" in de hand te houden. Aanplantingen zouden hier een ecologische en landschappelijk meerwaarde moeten bieden (bv.: wel knotwilgen en sleedoornstruweel maar geen coniferen haag).

- De weidegebieden tussen Koolkerke en Damme worden aangeduid als “grondgebonden landbouwgebied met hoog ecologisch belang of natuurverwevingsgebied” (kaart 9). Voor het GGF hoort deze zone eerder als prioritair natuurgebied beschouwd te worden. We vragen wel dat voor de in het gebied aanwezige landbouwers een billijke compensatieregeling uitgewerkt wordt. Voor de Brugse begroting gaat het om een beperkt bedrag dat veel kan betekenen voor een goede verstandhouding met de landbouw.
- Dat de Sint-Pietersplas wordt uitgebouwd als centrum voor waterrecreatie, sport en op termijn een camping is wellicht een goede zaak. We vragen aan de stad echter voor de ontwikkeling van dit gebied een stedenbouwkundig plan op te maken met ernstige inspraakmogelijkheden voor de buurtbewoners. Zo kan er zorg voor gedragen worden dat de omgeving ook voor de bewoners verfraaid wordt terwijl de overlast (onder andere van het verkeer) tot een minimum beperkt wordt. Ook moet onderzocht worden in hoeverre de herwaardering van het bestaande recreatiegebied Polderwind complementair kan zijn aan de recreatieve uitbouw van de Sint-Pietersplas.
- Het mozaïeklandschap tussen de spoorweg en het kanaal (beide naar Oostende) te St.-Andries mag voor het GGF minder behoudsgezin opgevat worden: hier kan het landschap versterkt worden door bijkomend bos te voorzien (kaart 15).
- Op p. 55 lezen we over “een uitgebouwd fietsroutenetwerk”... Wij willen nog even wijzen op het ongewenste plan van het stadsbestuur “Lappersfort weg”. In een BRUGGE(n) bouwen-nota & een Krokussen-plan en B-plan heeft het Groene Gordel Front reeds gewezen op de uitzonderlijke waarde van de trage weg langs kanaal en Lappersfortbos voor de duurzame mobiliteit en het recreatief (fiets-)toerisme. De bezetting van het Lappersfortbos is niet toevallig begonnen als een fietsersbondactie “Vaartdijk = Fietsdijk”... Een gedeeltelijke verbreding van de Vaartdijkstraat en/of de tweevaksbaan door het Lappersfort is absoluut ongewenst. Men kan er beter een Kapellekensbaan laten als trage weg die ook voor het beperkte Bombardier-vrachtervervoer een uitweg kan bieden.

### 3. RONDE TAFEL RAAD - thuis in de stad ? (slotbeschouwing)

De indruk bestaat dat de Brugse stedelijke overheid zich in het verleden in de communicatie met haar burgers & burgeressen & actieve MILIEU & NATUUR-middenveld vadsig en zelfgenoegzaam heeft opgesteld (ondanks het goede werk van de mensen van de stedelijke informatiedienst). Het gebrek aan echte communicatiebereidheid vanwege het stadsbestuur en dus aan democratisch gehalte is een vaststelling waar we ons niet bij neerleggen. Niet toevallig noemde onze symbolische knelpuntenklacht bij de Brugse Ombudsman “Brugge, plus est en vous”. We deden ook constructieve voorstellen om burgers, burgeressen en bestuurders meer thuis in de stad te laten komen (cfr. [www.ggf.be](http://www.ggf.be) => participatie). We namen de Turnhoutse communicatieraad als voorbeeld en werkten een eigen voorstel uit: een Ronde Tafel Raad voor Brugge. Helaas heeft het huidige stadsbestuur met betrekking tot dit voorstel nooit blijk gegeven van herkenning, waardering of begrip. Het blijft voor een breed gedragen stroming en Hanzestadcoalitie uit de Milieu- Natuur- en Burger- bewegingen hopen op een betere communicatie, inspraak, participatie en coproductie vanaf 2007 !