

Wat is er aan de hand in de Brugse rand...?

Op 1 januari 2021 was het precies vijftig jaar geleden dat het oude Brugge fuseerde met zijn toenmalige randgemeenten om een nieuwe eenheid van meer dan 100.000 inwoners te vormen. Het was de eerste grote fusie in ons land. Een halve eeuw later is Brugge, Brugge gebleven, maar toch ook erg geëvolueerd: de stad wordt rand, de rand wordt stad. Oud-journalist en publicist **Eric Van Hove** ging op tocht door de rand van Brugge en brengt aan het einde van zijn kruisweg met 14 staties ook een toekomstverhaal voor deze stad: 'Een droom van een stad'. West-Vlaanderen Werkt serveert een voorproefje.

In 1970 was Brugge nog een stad van iets meer dan 50.000 inwoners, waarvan toen meer dan de helft in het 'ei' van Brugge woonde. De historische stadskern was nog echt het centrum van de stad. Daarnaast had je buiten de vesten een aantal verspreide wijken zoals Christus-Koning, Sint-Pieters, Sint-Jozef, Zwankendamme en Zeebrugge. Deze laatste lag toen nog duidelijk in de schaduw van het centrum. Met de fusie van Groot-Brugge telde de stad meer dan **110.000 inwoners** en kantelden de machtsverhoudingen in de stad. Het centrum met zijn 28.000 inwoners telde nog nauwelijks een vierde van het totaal aantal inwoners. Vijftig jaar later is deze tendens alleen maar versterkt: deelgemeenten als Sint-Andries en Assebroek tellen nu evenveel inwoners als de historische stadskern, meer zelfs: gemeenten uit de tweede rand rond Brugge, zoals Oostkamp of Zedelgem, noteren nu al meer inwoners dan Brugge-binnen-de-vesten.

En toch gaat meer dan 90% van alle Brugge-boeken alsmaar over het historische centrum van de stad. De rand van Brugge blijft vaak onbekend gebied. Auteur **Eric Van Hove** wou een ander beeld van Brugge schetsen en ging daarom op stap in de rand van Brugge, in 14 staties. Wie deze puzzelstukjes naast elkaar legt, krijgt zo een beter beeld van de geschiedenis en evolutie van de rand van Brugge, waar nu vier op de vijf Bruggelingen wonen. Tot omstreeks 1900 was Brugge nog echt een stad binnen de wallen, maar

met het grote project van een nieuwe zeehaven voor Brugge brak de stad uit. De **haven van Zeebrugge** werd in 1907 officieel ingehuldigd, maar de twee wereldoorlogen kwamen roet in het eten gooien. West-Vlaanderen in het algemeen en Brugge in het bijzonder, was een gewest dat na de Tweede Wereldoorlog erg werd getroffen door de 'gesel' van de werkloosheid: Brugge – en West-Vlaanderen in het algemeen – kende een negatief tewerkstellingsaldo. De latere West-Vlaamse gouverneur **Olivier Vanneste** bracht dat haarfijn in kaart. Brugge zoog toen jaarlijks 1.946 arbeiders aan uit de arrondissementen Diksmuide, Tielt en Ieper, maar verloor er 2.526 aan de arrondissementen Oostende, Kortrijk en Roeselare. Bovendien verloor het arrondissement Brugge ook nog 3.200 eenheden netto aan de andere provincies en nog eens 793 werknemers aan het buitenland.

Economische remonte

Toen begon Brugge onder impuls van burgemeester **Pierre Vandamme** aan een bewuste industrialiseringspolitiek. Tussen 1958 en 1964 was Brugge de gemeente in West-Vlaanderen met de grootste toename van industriële werkgelegenheid.

In tegenstelling tot het Kortrijkse was de groei in het Brugse echter sterk geconcentreerd in drie gemeenten: Brugge, Oostkamp (Siemens) en Zedelgem (Claeys). Terwijl in Kortrijk de expansie van bestaande ondernemingen aan de basis lag van de uitbreiding van de werkgelegenheid, was de groei van de tewerkstelling in het Brugse eerder toe te schrijven aan de vestiging van nieuwe, vaak buitenlandse ondernemingen, waarvan het grootste deel actief in de metaalsector: +6.018 arbeidskrachten



tussen 1959 en 1964. Een gegeven dat een halve eeuw later als een boemerang zou terugkeren: UCO, CBRT (Philips) en Outboard zijn bedrijven die via goedkope leningen en gratis gronden in het Nijverheidsdok van de oude Brugse haven werden aangetrokken, maar die zijn ondertussen alweer verdwenen.

Bezinning nodig

Een halve eeuw na de vorming van Groot-Brugge is de economische ruggengraat van het stadsgewest Brugge ingrijpend gewijzigd. Een kwart van de loontrekkenden in West-Vlaanderen zijn in het stadsgewest Brugge tewerkgesteld. Een 360-tal ondernemingen met 50 of meer werknemers maakt meer dan 55% uit van de tewerkstelling in de regio Brugge, maar de metaalsector kreeg rake klappen. De multinationals leveren met 7.000 arbeidsplaatsen nog altijd 50% van de industriële tewerkstelling in de regio Brugge, maar hun rangen dunnen uit en de jongste twintig jaar zijn er geen meer bijgekomen.

Er zit **weinig vernieuwing in het industriële weefsel** in de Brugse regio. De grote werkgevers van twintig jaar geleden zijn nog altijd dezelfde. Alleen zijn hun namen sindsdien bijna allemaal veranderd: Claeys(on) werd **Case New Holland**, la Brugeoise **Bombardier**, Clark vervelde in **Dana Spicer Off Highway**, de Gistfabriek in **Groep Du Pont**.

Wat zijn de nieuwste tendenzen?

Toerisme is nu belangrijk voor Brugge, maar ook niet zo doorslaggevend als vaak door buitenstaanders wordt aangenomen: goed voor 6.000 arbeidsplaatsen in loondienst, de helft daarvan in restaurants. Maar de bezoldigde tewerkstelling in de meer dan honderd Brugse hotels (1.500 medewerkers) blijft nog altijd minder dan wat één groot bedrijf als Case New Holland in Zedelgem laat optekenen. Als Brugge vandaag een lage werkloosheidsgraad kent, dan is dat vooral dankzij een solide (en werkzeker)



tertiaire en quairaire sector: vooral onderwijs en zorg zijn hier sterk. Het **AZ Sint-Jan** is niet voor niks de grootste onderneming in de Brugse regio. Ook het tweevoudige project waarmee Brugge eind 19de eeuw uit de periode van 'Bruges la Morte' wou breken, de haven en het toerisme, is aan bezinning toe. Zeebrugge kende in de periode 1970-2000 een steile opgang maar bleef dan wat sputteren. In 1992 zag de langetermijnstrategie van de Nationale Havencommissie er voor Zeebrugge nog bijzonder rooskleurig uit: de trafieken zouden stijgen van 30 miljoen ton in 1990 naar 45 miljoen ton in 1995 en dan naar 69 miljoen ton in 2000, 88 miljoen ton in 2005 om zo in 2010 de kaap van de 100 miljoen ton te overschrijden.

In de praktijk zijn we ongeveer op de helft daarvan blijven steken, houdt Zeebrugge nu stand dankzij gas en de autotransporten, en is de vraag hoe toekomstgericht deze markten wel zijn. Wordt Zeebrugge een overloophaven van grote broer Antwerpen, of een kleine succursale op de nieuwe Chinese zijderoute van Xi Jinping?

Ook het **toerisme** is aan bezinning toe. Vlak voor corona kwamen er meer dan 8 miljoen bezoekers per jaar, een verdubbeling van het dagjestoerisme én het verblijfstoerisme op een kwarteeuw tijd. Maar in hoeverre is verdere groei hier nog compatibel met de leefbaarheid van de stad? Hoe dan ook, steden zijn de toekomst en worden geconfronteerd met globale uitdagingen zoals de klimaatopwarming en de blijvende migratiebewegingen. Maar 'think global, act local': de stad blijft ook een niveau waar men in het dagelijkse leven nog écht het verschil kan maken. Een droom van een stad: iets om ook aan de volgende generaties door te geven...

'Een droom van een stad' is een uitgave van het Brugse Stadsarchief, telt 176 bladzijden, is rijkelijk geïllustreerd, en kost 19,95 euro. Vanaf 9 december verkrijgbaar in alle Brugse boekhandels. Voor bijkomende bestellingen: stadsarchief@brugge.be.