

Aan de Vlaamse Regering, Ruimte Vlaanderen, Koning Albert II-laan 19, bus 16, 1210 Brussel.

## Ontwerp bezwaarschrift Groen vzw tegen het Ontwerp GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge

**Zie bijlage 1:** De milieuvereniging Groen vzw handelt hier overeenkomstig haar statuten.

### 1) Algemene opmerkingen

Er is een gebrek aan een toekomstgerichte visie over het voorgestelde ruimtegebruik binnen het voorlopig vastgestelde Ontwerp GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge, dit ondanks de aangekondigde betonstop tegen 2040.

Ten noorden van de Brugse agglomeratie worden tientallen ha open polderruimte bedreigd door de aanleg van bedrijventerreinen en een voetbalstadion met bijhorende grote parkeeroppervlakten.

Ten zuiden van de Brugse agglomeratie wordt de zo gewaardeerde groene gordel rond Brugge beschadigd door de inplanting van zgn. hoogwaardige bedrijven binnen hoge kantoorgebouwen in het Chartreusegebied.

Ook het meer zuidelijk gelegen Sint-Elooi te Zedelgem dreigt het slachtoffer te worden van een onverantwoorde ruimtebezetting door industrie.

Met dit GRUP 'wint' de regio aan 114 ha beton voor industrie. Daarnaast zorgt de ontubbeling van het stadion in Sint-Andries en de inname van nieuwe recreatieterreinen en industrie voor een totaal verlies van 214 hectare landbouwgrond (cijfers uit de ruimteboekhouding van het GRUP).

Groen vzw verwijst naar de algemene doelstelling van het ruimtelijk beleid in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, waarbij als hoofdprincipe voor ruimtelijke ontwikkeling wordt vooropgesteld: "meer doen met minder ruimte". De nood aan bijkomende bedrijventerreinen/kantorenzone voor Brugge en Zedelgem werd niet of toch onvoldoende onderzocht. Algemeen meent ook de SARO dat met voorliggend RUP heel wat kansen niet benut zijn om zuinig om te springen met de ruimte.

Het is tevens belangrijk dat een klimaatstrategie ontwikkeld wordt binnen het Nieuw Industrieel Beleid.

#### 1a) Klimaattoets:

**Het project zal verantwoordelijk zijn voor een grote nieuwe verkeersstroom zowel via klanten als via leveringen door vrachtwagens.** De regio streeft naar klimaatneutraliteit en gemeenten hebben zich aangesloten bij een charter. Anderzijds is de groei van de CO<sub>2</sub>-emissies van het verkeer één van de grootste problematieken binnen het Vlaams klimaatbeleid en een ernstige barrière voor het vervullen van internationale engagementen binnen het akkoord van Parijs. Dit project moet dan ook in deze ruimere context bekeken worden.

In het Ontwerp GRUP wordt geen enkele concrete energie-efficiëntiemaatregel vernoemd. Bovendien hebben dergelijke maatregelen hoofdzakelijk effect op het eigen energieverbruik van het bouwproject.

Er is niet onderzocht hoeveel de CO<sub>2</sub> uitstoot is die zal gegenereerd worden door de extra verkeerstromen door het project (rekening houdende met de opgegeven cijfers van verwacht aantal bezoekers, het percentage dat met de auto komt en het hinterland waaruit de bezoekers zullen komen).

Er is niet onderzocht hoeveel de verwachte CO<sub>2</sub> opname is van de aan te leggen groenzone en welk percentage dus op die manier wordt gecompenseerd.

Er is niet onderzocht op welke manier het project tot een volledige CO<sub>2</sub> compensatie kan komen door extra maatregelen op gebied van duurzame energie (plaatsing van windmolens en zonnepanelen). Deze maatregelen hoeven niet noodzakelijk op de site zelf gesitueerd te worden.

Er is niet onderzocht in welke mate de locatie hinder kan ondervinden van wijzigingen in het polderpeil die zich kunnen opdringen om verzilting van het grondwater tegen te gaan. Evenmin werd onderzocht in welke mate de locatie evident of zelfs noodzakelijk kan zijn om het reeds bestaande stedelijke hitte-eilandeffect van de stad Brugge te milderen (bv. door de aanleg van zones waar verdamping plaats kan grijpen), noch waar infiltratiegebieden voor zoet water ter aanvulling van de grondwaterlaag zich kunnen situeren (en of de GRUP-plannen in deze zone daar een hypotheek zouden op leggen voor wat de noordrand van Brugge betreft).

In elk geval zal de klimaatverandering de nood aan minder droogtegevoelige landbouwgronden (zoals dergelijke kleigronden) alleen maar doen toenemen.

**Gezien het belang van de klimaatproblematiek: gelieve de klimaattoets expliciet op te nemen als toetsingskader, zoals de Europese Richtlijn ivm MER rapportage voorschrijft.**

**1b) Vlaanderen is de meest dichtbebouwde regio van de Europese Unie, een weinig eervolle prestatie. De versnippering gaat zo ver dat land stilaan een schaars goed is in Vlaanderen, en dat verschillende functies op een steeds beperktere oppervlakte moeten gerealiseerd worden. Onze Vlaamse ruimte botst op zijn limieten.**

Ruimtebeslag is het aandeel van de landoppervlakte die wordt ingezet voor functies als wonen, werken en mobiliteit. In Vlaanderen bedraagt dat ruimtebeslag meer dan een kwart van de totale landoppervlakte. Ter vergelijking: Nederland heeft met zijn hogere bevolkingsdichtheid een ruimtebeslag van slechts 13%. En in de meeste Europese landen blijft men zelfs onder de 5%. Sinds 1982 is Vlaanderen bovendien meer dan 130.000 hectare aan open ruimte kwijtgespeeld door een zeer versnipperde inname van grond voor wonen, werken en mobiliteit.

En dat "ruimtebeslag" gaat vandaag onverminderd verder, want nog elke dag verdwijnt er zes hectare open ruimte. We zijn met andere woorden de meest versnipperde, meest verharde, en meest bosarme regio van West-Europa (op enkele dwergstaten na).

Geen wonder dat we met zijn allen massaal in de file staan, dat een betaalbaar openbaar vervoer onhaalbaar is, dat het netwerk van nutsleidingen te veel kost aan de gemeenschap, dat onze bouwgronden duur zijn, dat landbouwers moeilijkheden hebben om land te vinden

en dat natuurverenigingen de grootste moeite hebben om natuur te behouden of – moeilijker nog – uit te breiden.

**Gezien de vele nadelen van een toenemend ruimtebeslag: gelieve de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen onmiddellijk toe te passen in het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge en veel zuiniger om te springen met het ruimtegebruik.**

## 2) Alternatieven

### 2a) Jan Breydelstadion

Aanpassing van het Jan Breydelstadion en bijhorende mobiliteit moeten grondiger onderzocht worden. Het voorgestelde stadion biedt geen garantie op multifunctionaliteit en 2 stadions betekent een grote verspilling van ruimte. Bovendien kunnen ook kantoren in een multifunctioneel stadion voorzien worden. **Een nieuw voetbalstadion (voor een voetbalclub die al over een stadion beschikt dat moderniseerbaar en uitbreidbaar is) hoort niet thuis op landbouwgrond in een open ruimtegebied op een afstand van circa 5 km van het stadscentrum.** Maar ook kantoren horen niet thuis op een bijna pure C-locatie (= alleen gemakkelijk bereikbaar met de wagen).

Er is geen sluitende motivatie om de site Jan Breydel onmiddellijk als niet redelijk alternatief van de hand te wijzen.

Het alternatief Breydel werd **niet** goed onderzocht. Dit blijkt uit volgende tekst uit het plan-MER waar het alleen gaat over **een veronderstelling, gezien het woord 'hoogstwaarschijnlijk'**.

p. 35 deel I plan MER: "Het plan-MER stelde vast dat het onderzoek hierover op dat moment, onder andere de studie onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester weliswaar een eerste aanzet gaf maar dat dit concept **hoogstwaarschijnlijk** de sterke capaciteitsverhoging (naar een stadion met 40.000 plaatsen) niet kan opvangen"

#### Zie bijlage 2:

**Uit de haalbaarheidsstudie (2007) voor de uitbouw van het Jan Breydelstadion o.l.v. Vlaams Bouwmeester Marcel Smets weten we dat het verder onderzoek naar de mogelijkheden van de huidige locatie absoluut de moeite loont in tegenstelling tot een aantal andere visies.** Volgens Marcel Smets is een aanpassing van het Jan Breydelstadion structureel perfect haalbaar. Het behoud van het huidige stadion is een belangrijke vorm van duurzaamheid, alleen al vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik. Investerings in meerlagige randparkings en openbaar vervoer kunnen het mobiliteitsprobleem aldaar oplossen, zoals in tal van andere Europese steden. De parkeervoorzieningen in het kader van Euro 2000 bewezen dat de mobiliteitseffecten in de woonzone van St-Andries aanvaardbaar kunnen worden gehouden, dit mits voorzien van voldoende randparkings en shuttlediensten. Bovendien vielen er bij de organisatie van Euro 2000 in het Jan Breydelstadion geen grote mobiliteitsproblemen te noteren ondanks het gebrek aan randparkings. Het spreekt vanzelf dat de mobiliteitssituatie mbt Jan Breydel in de toekomst alleen maar kan verbeteren als er serieus werk gemaakt wordt van doordacht ingeplante randparkings die niet alleen op voetbaldagen dienst kunnen doen maar ook bij de organisatie van andere evenementen in Brugge die een groot publiek lokken. Ook zijn er

rond Jan Breydel veel uitvalswegen en openbaarvervoersoplossingen mogelijk. Op die manier kan de schaarse open ruimte in het noorden van Brugge perfect gevrijwaard worden. Het valt te betwijfelen of de inname van open ruimte voor een nieuw voetbalstadion (privédoeleinden) aan een autolocatie de duurzaamheidstest zou doorstaan.

### **Zie ook document:**

Plan-MER RUP afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge Definitief-MER  
Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed Afdeling  
Ruimtelijke Planning  
Grontmij Vlaanderen Gent, 13 oktober 2008

### **Waarin**

#### **4.7.2.1 Jan Breydelstadion**

##### **Ruimtelijke situering en huidig bodemgebruik**

Het Jan Breydelstadion is gelegen ten westen van de kernstad in de deelgemeente Sint-Andries. Het hele terrein ligt ingesloten tussen de Gistelsesteenweg N367, de Koning Leopold III-laan (waar ook het Provinciehuis Boeverbos gelegen is), de Doornstraat en de Lange Molenstraat. De hoofdingang is gesitueerd aan het einde van de Olympialaan, een zijstraat van de Gistelsesteenweg. De hoofdontsluiting voor autoverkeer gebeurt via de Gistelsesteenweg, door het centrum van Sint-Andries, in de richting van de Expressweg N31 en het stadscentrum. In de tegenovergestelde richting (staduitwaarts) sluit de Gistelsesteenweg N367 aan op het op- en afrittencomplex van de E40 thv Jabbeke. Aan de zuidzijde sluit de Koning Leopold III-laan via de Torhoutsesteenweg N32 aan op de Expressweg N31 en de E40. Het gebied is in eigendom van de Stad Brugge.

Het terrein wordt grotendeels ingenomen door 13 oefenvelden en een provinciaal zwembad met ingang via de Doornstraat. Tal van kleine parkeerplaatsen zijn hier en der verspreid over de site, waardoor vooral aan de oost- en zuidzijde een grote oppervlakte asfalt voorkomt.

Het huidige stadion wordt gebruikt door twee voetbalclubs (Club Brugge en Cercle-Brugge) en vormt het resultaat van twee grote bouwfases, aangevuld met een aantal kleinere ingrepen. Momenteel beschikt het stadion over ca. 29.000 zitplaatsen, bijna allemaal overdekt.

Het gebied is op het gewestplan ingekleurd als recreatiegebied.

##### **Inhoud van het planelement**

In de studie onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester<sup>24</sup> worden voor de herstructurering van de site Jan Breydelstadion volgende ingrepen voorzien:

- Realiseren van businessfaciliteiten in de nieuwe Hoofdtribune-Oost, gekoppeld aan accommodatie voor tijdelijke evenementen in de vorm van meetings, studiedagen, ..., het moderniseren van de interne accommodatie voor beide clubs en ruimte bieden aan commerciële activiteiten;
- Sport en recreatie in de nieuwe West-tribune met een uitbreiding van de capaciteit en indoor sportaccommodatie;
- Vernieuwing van de Noord en Zuid-tribune en de dakconstructie;
- Verplaatsen van de hoofdingang naar de Koning Leopold III-laan met realisatie van een stedelijke esplanade met ruimte voor commerciële activiteiten, kantoren en/of woningen en parkeermogelijkheid;
- Ontwikkeling van een multifunctioneel sportpark (differentiatie van de oefenvelden en restruimtes ifv andere sportactiviteiten, gekoppeld aan horeca en wellness
- Uitwerken van een duurzaam verkeersconcept.

<sup>24</sup> Uitbreiding van het Jan Breydelstadion? Een haalbaarheidsstudie, mogelijkheden en beperkingen, ... verder onderzoek waard (augustus 2007). Deze studie heeft eveneens de ontwikkelingsmogelijkheden van de site Jan Breydelstadion onderzocht in het geval van een herlocalisatie van het voetbalstadion voor Club Brugge (zie punt 3.10.2).

246157-Definitief-MER-Deel 1  
Deel 1 - Pagina 85 van 106

## **2b) Stationsomgeving**

De stationsomgeving van Brugge is uiteraard een knooppunt van openbaar vervoer. Ook sluit deze locatie aan op de bestaande stedelijke structuur. Zo voldoet deze locatie prima aan de principes van het RSV voor de lokalisatie van kantorenparken.

In de stationsomgeving is er nog oppervlakte die mits hoogbouw en overbouwingen een enorme potentie betekent voor kantoorvoorzieningen. Kantoren (zoals bovenbouw op Syntra en nabijgelegen KULeuven HUB) kunnen er komen, gezien ze een continue dynamiek meebrengen en geen piekdynamiek. Daarenboven wordt Chartreuse én Kinopolis voorzien

van kantoren die eigenlijk beter aan het station komen. Zeker als het gaat over spin-offs... Daarenboven is ook het locatie-alternatief van Blauwe Toren niet onderzocht. Hier wordt met het Grup een beperking opgelegd, omwille van dynamiek. Als het stadion in Breydel blijft of zelfs in de stationsomgeving (zie hieronder) kan de Lightrail lopen over het gebied aan de Blankenbergse Steenweg en kunnen kantoren ook perfect aan de Blauwe Toren. Deze Light-railstudie (Neptunus) ligt er, dus heel Blauwe Toren is, benevens de stationsomgeving, een perfect alternatief als je de studie er op naslaat, voor alle kantoren die er nog zouden moeten komen...

De mogelijkheden van de Brugse stationsomgeving moeten ook bestudeerd worden in het kader van de bouw van een voetbalstadion. Moderne concepties en technieken kunnen hier leiden tot meer mogelijkheden op beperkte ruimte in samenhang met een optimaal gebruik van het openbaar vervoer. Hierbij willen we expliciet de aandacht vestigen op het nieuwe stadion van Arsenal (G.B.), dat perfect de vergelijkende toets met een visionair plan van een Brugs stadion in de stationsbuurt kan doorstaan. Ook daar situeert het stadion zich nabij openbaar vervoer en nabij wooncentra en voorziet een verticaal ontwerpconcept voor inbreidingsmogelijkheden (het speelveld situeert zich bovengronds).

### **Zie bijlage 3**

In deze bijlage steekt een voorzet van dergelijk ruimtebesparend concept dat om diverse redenen perfect inspeelt op het gedachtengoed zoals de huidige bouwmeester, dhr. Leo Van Broeck, deze verwoordt in diens visie op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen. We stellen vast dat dergelijke alternatieve locaties helemaal niet – en dus onvoldoende – onderzocht werden! We zijn van mening dat toekomstgerichte bouwprojecten – in het bijzonder projecten van deze grootteorde – beter niet alleen beoordeeld worden op klassieke criteria (verkeersafwikkeling, R.O., fijn stof, ozon, waterhuishouding,..) maar zich tevens dienen te baseren op toekomstgerichte denkbeelden. Dit laatste vinden we helemaal niet terug in het voorliggend ontwerp.

Andere grote voetbalstadions van in Europa, hebben veel minder parkeercapaciteit. Wembley Stadion in Londen bijvoorbeeld, met 90.000 plaatsen, heeft 3000 parkeerplaatsen. In Lille heeft het nieuw gebouwde stade Pierre-Mauroy 3500 parkeerplaatsen op de site. Historische stadions zoals Parc des Princes of Camp Nou hebben zelfs geen parking on site. Ook Real Madrid en Arsenal hebben een 'autovrij stadion'. Al deze stadions stellen vooral bereikbaarheid met openbaar vervoer centraal.

Club Brugge daarentegen wil een nieuwe voetbaltempel bouwen aan de Blankenbergse Steenweg. Dit nieuwe stadion is met 7200 parkeerplaatsen sterk gericht op de auto. De bereikbaarheid met openbaar vervoer is beperkt, de bereikbaarheid met de fiets is ondermaats.

Bovendien wordt het huidige Jan Breydelstadion niet afgebroken, maar blijft het behouden voor Cercle Brugge. Zo komen er in Brugge dus twee voetbalstadions. Niet bepaald een voorbeeld van een hoog 'ruimtelijk rendement', wat de Vlaamse regering zegt na te streven met het nieuwe Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

"Financieel 'slimme deals', waarbij de belastingbetaler ontzien wordt en die de staatskas sparen, werden in het voorliggende GRUP niet of onvoldoende onderzocht. Zo ontbreekt het bv. aan een denkspoor waarbij NMBS-gronden voor een overeen te komen bedrag in

concessie gegeven worden aan Club Brugge (stadion excl. oefenvelden, incl. behoud van de busparking onder het stadion op het gelijkvloerse deel (!)) en waarbij de opbrengsten van de parkeertoren en van de matches gedeeld worden tussen de NMBS en Club Brugge”.

## 2c) Inbreiding industrie

Uit de SARO: Voor wat betreft het aanbodbeleid voor bijkomende bedrijventerreinen blijkt dat het onduidelijk is hoe het voorliggend RUP aan de beoogde taakstelling inzake bedrijventerreinen tegemoet komt. Hier wordt de link met de oorspronkelijke (of aangepaste) taakstelling inzake bedrijvigheid niet gelegd.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Toelichtingsnota RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge' pag. 150: 'Door de ontwikkeling van de Spie (42ha) en Blauwe Toren Noord (15ha) in totaal bijna 60 ha (57ha) die ofwel wordt voorzien in het RUP (de Spie) of reeds is goedgekeurd in een BPA (Blauwe Toren) wordt de taakstelling (45ha) ruim gehaald, de taakstelling wordt met 12ha overschreden.'

In die zin is het tevens verwonderlijk dat enkel op het niveau van het onteigeningsplan (bijlage Ib)- waarin de WVI als onteigende instantie wordt vastgelegd - melding wordt gemaakt van een studie van de WVI inzake de nood aan bijkomend aanbod.

Uit een studie van de POM van 2015 blijkt dat er in de regio Brugge tegen 2022 nood zou zijn aan 38 ha bijkomende industrie (lokaal en regionaal samen), terwijl het GRUP uitgaat van een behoefte van 111ha en 135ha effectief inkleurt (allemaal regionaal dan nog, met dien verstande dat Chartreuse bedoeld is voor kantoren).

De nood aan bijkomende bedrijventerreinen/kantorenzone voor Brugge en Zedelgem werd niet of toch onvoldoende onderzocht. Groen vzw pleit voor het opstellen van een actuele inventaris van onderbenutte en leegstaande bedrijventerreinen en bedrijfsgebouwen voor de regio Brugge

Doel is het ruimtelijk rendement te verhogen met een zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik via intensivering, verweving, hergebruik en tijdelijk ruimtegebruik.

Leegstand: Juiste onderbouwing van de behoefte inzake bijkomende bedrijventerreinen ontbreekt.

Het aanbod aan bedrijfsruimte is onderschat. De gevolgde methode overschat de vraag naar nieuwe terreinen. In de regio Brugge is er volgens Voka momenteel geen aanbod meer aan bedrijfsruimte, terwijl een optelsom van ongebruikte percelen in het stedelijk binnenhavengebied van Brugge tussen de ringlaan op Sint-Pieters en de Herdersbrug over het Boudewijnkanaal reeds een industrieruimte van 41 ha oplevert, volgens berekeningen van de milieuvereniging Groen vzw in 2015.

**De berekening van het beschikbare aanbod wordt dan ook kunstmatig laag gehouden. Er wordt geen rekening gehouden met de - in het GRS Brugge aangekondigde - herstructurering van verschillende bedrijventerreinen, waaronder de Blauwe Toren. Er wordt ook geen rekening gehouden met de potenties die er zijn door niet alleen in m<sup>2</sup>, maar ook in m<sup>3</sup> te rekenen: er is veel ruimte bovenop de enkele laag van bedrijfsgebouwen. Er is geen rekening gehouden met de verloren ruimte door het niet gemeenschappelijk in te vullen van niet-productieve ruimte als parkings, restgroen,... Kortom: de basisprincipes van het RSV én het BRV worden met dit GRUP geschonden.**

**Zie bijlage 4:**

- Pathoekeweg en omgeving, open terreinen geschikt voor industrie.
- open terreinen geschikt voor industrie Pathoekeweg noord
- open terreinen geschikt voor industrie Pathoekeweg zuid

Deze industrieruimte bevindt zich binnen de periferie van de agglomeratie Brugge en verdient van opgenomen te worden binnen de industriële planning van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge. Een volledige inventaris van alle industrieterreinen in de omgeving is belangrijk om een discussie te kunnen voeren over de bedrijventerreinen. Daarnaast is er nog veel onderbenutte ruimte, dus ruimte die niet intensief wordt gebruikt.

Wij stellen voor om eerst en vooral de onbenutte en onderbenutte ruimte te gebruiken vooraleer nieuwe terreinen te ontwikkelen. Een juiste behoeftestudie is noodzakelijk. Rekening houdend met de voortschrijdende verschuiving van nijverheids- naar dienstenactiviteiten, moet er in Brugge Stad zeker aandacht besteed worden aan het ruimtepotentieel in leegstaande en leeglopende gebouwen (gedeeltelijk veroorzaakt door de recente verhuis van gewestelijke en stadsdiensten naar kantoren aan het station). Waarom zouden bedrijven en instellingen die op zoek zijn naar een prestigieus onderkomen voor hun bestuurlijke, management-, onderzoek- of consulting-activiteiten zich niet vestigen in leegstaande erfgoedgebouwen, genre Poortersloge, Weylerkazerne of Huis Sebrechts? Bovendien kan de functionele leegloop van de binnenstad gecompenseerd worden door het aantrekken van kantooractiviteiten in allerhande erfgoed- of andere prestigieuze gebouwen, inclusief leegstaande kerken en het Gouvernementsgebouw op de Burg (verkocht aan nieuwe eigenaar op 20 januari 2017). Het reusachtige neogotische gebouwencomplex van Howest in de Sint-Jorisstraat (komt binnenkort leeg) is ook nog een plaats waarin, mits de juiste verbouwingen, vele kantoor- of dienstenactiviteiten kunnen ondergebracht worden. Het niet bestuderen van onderbenutte bedrijventerreinen kan leiden tot arresten voor de Raad Van State.

**Zie bijlage 5:** Arrest van de Raad Van State PRUP Waregem Blauwpoort (onderbenutting bestaande bedrijventerreinen)

- In arrest nr. 224.313 van 9 juli 2013 in de zaak A. 207.486/X-15.301. PRUP Waregem Blauwpoort wordt het advies van PROCORO gevolgd: voorrang geven aan reconversie i.p.v. nieuwe ruimte innemen.

## **2d) Landbouw**

Dit GRUP is ook wat landbouw betreft een inbreuk is op de doelstellingen van het RSV. In het plan-MER is geen sprake van een Landbouweffectenrapport (LER). Dit wordt echter wel geëist als er natuurinrichting wordt gedaan. Door dit plan zou 214 ha landbouwgrond verloren gaan. Het Plan-MER voorziet geen specifieke landbouwanalyse. Stadslandbouw is een optie die meer en meer naar voor komt als een nuttig gegeven in de stedelijke ontwikkeling vanuit het streven naar duurzame landbouw via de korte keten. In het RSV (p.354 - 373) staat in de ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden: “bieden van waarborgen voor stedelijke landbouw”: “De landbouw in stedelijke gebieden moet de nodige ontwikkelingsmogelijkheden behouden. Ze draagt bij tot het beheer van het randstedelijk groen, levert een positieve bijdrage tot de stedelijke ecologie en laat recreatief medegebruik toe.”

Er is niet bestudeerd welke toekomstperspectieven deze zones hebben als blijvende landbouwzone in de stedelijke regio aan de hand van de structuur van de huidige landbouwbedrijven en de vraag naar landbouwgrond in de regio.

Zeebrugge, in tegenstelling tot de andere havens, heeft geen enkel probleem om hectaren en hectaren open ruimte ter beschikking te stellen als parkeerplaats. Deze voortschrijdende lakse opoffering in Zeebrugge van gronden met vroegere landbouwfunctie is strijdig met de doelstellingen in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

In de korte keten verkoopt de producent rechtstreeks via andere landbouwers of in een samenwerkingsverband aan de consument. Als het over voedsel gaat, spreken we over **lokale voedselstrategie**.

**Volgens de Franse Groene parlementariër José Bové** moet de EU zijn aandacht focussen op lokale en duurzame landbouw. Zijn verslag, dat op 18 september door de Landbouwcommissie werd aangenomen, biedt een antwoord op een Commissiemededeling over maatregelen ter bevordering van landbouwproducten. Wij hadden hierover een gesprek met Bové.

Welke doelstellingen moet het bevorderingsbeleid van de EU nastreven?

Het is belangrijk dat men een duurzame en lokale landbouw ontwikkelt. Er is een nationale en internationale landbouwmarkt, maar er zijn ook miljoenen boeren die van de lokale landbouw leven en die boeren hebben erkenning nodig.

Het is de eerste keer dat het Parlement iets doet rond het thema. De Commissie moet een initiatief nemen waarop we kunnen bouwen om een duidelijk kader voor landbouw te vestigen.

De Commissiemededeling heeft het over de bevordering van de "Europese smaken". Wat houdt dit in?

Het is een interactie tussen de boer, zijn landbouwgrond en het product, wat verschillende smaken oplevert. Deze diversiteit zorgt voor verfijnde productie, maar dit is intussen getransformeerd.

De landbouw lijdt onder de aanhoudende massaproductie. Zonder die massaproductie zouden meer planten en dieren bestand zijn tegen ziektes. Het heeft ook gevolgen voor de menselijke gezondheid: de lokale diversiteit levert een diverse markt op zonder chemische producten of antibiotica.

In uw verslag stelt u voor om de banden tussen burgers en boeren aan te halen. Hoe kan men dit doen?

We moeten de verkoopplaatsen van lokale producten bevorderen. Deze markten moeten uitgebreid worden. In sommige steden zijn er al winkels die lokale producten verkopen en die daarmee een alternatief bieden voor de gewone supermarkten.

Door een markt te vestigen tussen producent en consument, controleren de boeren hun eigen productielijn en verdienen ze meer. Om dit in de toekomst waar te maken is de landbouwgrond binnen dit GRUP van groot belang.

Als we in de ontwikkelde landen met biolandbouw evenveel voedsel willen produceren als nu, is volgens berekeningen van Zweedse wetenschappers bijna 70 procent meer landbouwgrond nodig. Een reden te meer om een halt te roepen aan de verspilling van landbouwgrond. In die zin mag binnen het voorliggende Ontwerp GRUP de vruchtbaarste landbouwgrond van Brugge niet opgeofferd worden aan een voetbalstadion.

‘Een nieuw, ver van het stadscentrum gelegen voetbalstadion met uitgebreide parkeerzone plannen op vruchtbare landbouwgrond terwijl Brugge over een renoveerbaar en uitbreidbaar voetbalstadion beschikt, is niet enkel strijdig met de doelstelling om van Brugge een klimaatneutrale stad te maken, het is ook strijdig met de morele plicht van overheden, ondernemingen en burgers om via een meer doordacht ruimtegebruik bij te dragen tot de vermindering van de onrechtvaardig hoge ecologische voetafdruk van de Vlaamse bevolking. Voedsel dat in eigen land kan geteeld worden moet niet worden ingevoerd uit landen waarvan de voedsel-exportpolitiek vaak nadelig uitvalt voor de lokale bevolking én voor de lokale natuur. Het is bovendien niet verantwoord om betonmatten uit te rollen over de landbouwgronden langs de Blankenbergse Steenweg omdat deze gronden door hun ligging bij uitstek geroepen zijn om een nuttige rol te spelen bij de verdere ontwikkeling van de ‘korte-keten’ voedselbevoorrading.’

### **3) Deelgebied Sint-Pietersplas – Blankenbergsesteenweg**

- De renovatie en aanpassing van het huidige Jan Beydel stadion zijn onvoldoende onderzocht (zie punt 2a).
- Zie ook punten 1,1a,1b,2c.

De vruchtbaarste akkerlanden van Brugge tussen de Blankenbergse Steenweg en de Expresweg N31 worden bedreigd. Landbouwgrond is een onderschatte rijkdom van ons sociaal-economisch patrimonium en zal in de toekomst nog belangrijker worden in het kader van onze voedselvoorziening. Familiale bedrijven zorgen niet alleen voor voedsel, ze zorgen ook voor de draagkracht van een samenleving. (zie ook punt 2d).

De ruimtebehoefte voor het stadion wordt nergens onderbouwd. Precieze contouren van het stadion ontbreken: Er zijn nog geen concrete inrichtingsvoorstellen. Zonder een dergelijke concrete uitwerking van het concept is het dus eigenlijk onmogelijk om heel wat effecten die in deze PLAN-MER moeten worden bekeken, grondig te onderzoeken. Wat bv. met de ruimtevraag voor dit project? (men vermeldt “efficiënt landgebruik” als doelstelling). Als het bouwconcept niet bekend is kan niet beoordeeld worden of hier inderdaad zuinig met de ruimte wordt omgesprongen en of de gevraagde bestemmingswijziging niet overdreven is.

Ruimtebesparing is mogelijk: zie alternatieven Jan Breydelstadion en stationsomgeving.

Voor het nieuwe voetbalstadion Club Brugge wordt enkel uitgegaan van een monofunctionele invulling. Er wordt niet voorzien in een verwevenheid van functies (onder meer kantoren) Er moet ook hier zuinig worden omgegaan met de ruimte en het maximaal delen van parkeergelegenheid met de omliggende bedrijventerreinen is aangewezen. Gelaagd parkeren moet op bindende wijze opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften. Dit komt een meer efficiënt en verdicht ruimtegebruik ten goede.

Het plan-MER toont aan dat de impact op de mobiliteit zeer groot is en wijst onder meer op het gecumuleerd effect van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen langsheen de Blankenbergse Steenweg.

De locatie van het nieuw stadion is aangepast aan Koning Auto en is minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De samenloop met het al aanwezige toeristisch verkeer, het

havenverkeer, de bestaande bedrijventerreinen en de commerciële functies zorgen voor nieuwe mobiliteitsproblemen.

Het negatief effect van aantasting van open ruimte kan niet gemilderd of niet gecompenseerd worden. Dit kan wel met de mobiliteitseffecten van de site Jan Breydel. De ontsluiting en bereikbaarheid met openbaar vervoer is bovendien niet duidelijk uitgewerkt. Er worden vage beloftes gedaan voor een “fly-over” over de expressweg N31 en zelfs de inplanting van een “evenementenstation”. Wellicht zal de beloofde Light-rail niet kunnen (werd nochtans verkondigd door het bestuur): de bedrijventzone en het stadion staan pal op de reservatiestrook voor de light-rail.

**Het hypothekeren van de mogelijkheden voor de ontsluiting van het gebied met het OV, maakt tevens dat de optie van de Blauwe Toren als locatie-alternatief voor kantoren, of extra bedrijvigheid niet ter dege werd bekeken. Het niet-aanwijzen van het gebied werd immers beargumenteerd ahv de toegevoegde dynamiek die kantoren zouden teweegbrengen. De ontsluiting tussen station en Blauwe Toren, met een Light-rail, zou hier –zoals ook aangekondigd in het Neptunusplan- een meer dan opportuun alternatief leveren.**

Dit tast het rechtszekerheidsbeginsel van toepassing in ruimtelijke planning aan en is dus geen voorbeeld van goede ruimtelijke ordening.

Door nu niet reeds te voorzien in een sluitend plan en realisatie van openbaar vervoer, gaat het GRUP ook in tegen de klimaattoets die door Europa binnenkort wordt opgelegd.

De Europese Richtlijn ivm MER rapportage schrijft voor dat vanaf 16 mei 2017 een MER aandacht moet besteden aan de klimaattoets en biodiversiteit en ook de afweging van redelijke alternatieven grondig moet gemotiveerd te worden.

Dit is alvast niet of op onvoldoende wijze gebeurd in het huidige hernomen planMER.

### **Voor het algemeen belang?**

We volgen de terechte redenering van advocaat Verbist: ‘Er zit met de nv Club Brugge een privépartij die winst beoogt achter de commerciële uitbating van het stadion. Je kunt een voetbalstadion daarom moeilijk als algemeen belang omschrijven, zelfs als er om de twee weken 40.000 supporters naar het stadion komen. Met dat argument kan je ook onteigenen om een concertzaal, een pretpark of om het even wat te bouwen’, luidt het.

Dat legt volgens Verbist een belangrijk pijnpunt bloot. ‘Terwijl een gewone kmo vaak jaren gekweld wordt door stedenbouwkundige of ruimtelijke problemen, wordt de ruimtelijke ordening in sommige dossiers op grote schaal à la tête du client aangepast. Door de herbestemming kan de overheid bovendien beslissen tot een onteigening waar alleen Club van profiteert en waar de andere privéspelers geen beroep op kunnen doen.’

-De onteigening geeft Club Brugge nog een tweede onrechtmatig voordeel, luidt het. Gewone privéspelers moeten een marktconforme prijs betalen voor gronden die van landbouwgrond veranderd zijn in een kmo- of woonzone. Dat zet een hefboom onder de waarde van de gronden. Maar de eigenaars worden door de onteigening gedwongen aan de waarde van de landbouwgrond en dus aan een veel lagere prijs te verkopen.

-Club krijgt met overheidshulp bijna gratis 45 hectare grond in handen. Dat komt neer op illegale subsidies aan de club. De brugse belastingbetaler betaalt dit.

Lees verder: Nieuwe domper op komst in stadiondossier? "Illegale subsidies"

<https://www.blauwzwartfans.be/?p=23305>

### **Recreatiegebied**

De Blankenbergse Dijk en het recreatiegebied willen we integraal vrijwaren en de landschappelijke visuele buffer moet dan ook voorzien worden op het bedrijventerrein en niet op het recreatiedomein.

Voor de toekomstige invulling van het recreatiegebied is onduidelijk. Er wordt gesproken over recreatieve bebouwing, laagdynamische (water) recreatie, sportvelden, extensieve kampeerweide, sporthotel. Ook in recreatiegebied geldt het principe van zuinig ruimtegebruik en moet zorgvuldig worden omgegaan met het aansnijden van open ruimte. Binnen deze visie dient tevens specifiek aandacht te gaan naar de Blankenbergse Dijk. Deze zone wordt herbestemd naar parkgebied. In artikel 6.1 is sprake van een zone van 24m breed die moet gevrijwaard blijven. Het is evenwel zeer onduidelijk wat hiermee bedoeld wordt (vrijwaren van bebouwing, vrijwaren van verstorende elementen, vrijwaren van begroeiing?) Groen vzw dringt aan op duidelijke stedenbouwkundige voorschriften gericht op de landschappelijke en ecologische waarde van deze dijk.

### **4) Deelgebied De Spie**

Zie ook punten 1,1a,1b,2c.

In de Spie gaan waardevolle historische poldergraslanden, die door de Vlaamse Regering op voorstel van minister Schauvliege een jaar eerder als zeker te behouden werden omschreven, verloren.

In ieder geval geeft de Vlaamse Regering geen gegronde motivatie van "dwingend karakter" voor de omzetting van deze historisch permanente graslanden. Zeker 10 ha van deze belangrijke poldergraslanden zullen door de invulling van de Spie alleen al voor de bijl gaan. Bovendien zal er een melding moeten gebeuren aan de Europese Commissie. Een schrapping zonder compensatie tast het evenwicht tussen landbouw-natuur en bedrijventerzones aan **en zet de deur open naar een verdere uitholling van een nu reeds betwiste bescherming van de laatste poldergraslanden.**

Groen vzw dringt dan ook aan, mocht de schrapping van deze poldergraslanden toch doorgevoerd worden, op een passende compensatie. **Bij de vaststelling van het GRUP Kustpoldergraslanden, zou er een mogelijkheid zijn om deze te compenseren.**

Het nabijgelegen bedrijventerrein (tientallen jaren onbenut en onderbenut) voor watergebonden bedrijvigheid werd niet grondig onderzocht op mogelijkheden voor de bestaande vraag naar bedrijfsoppervlakte. Door herschikking, intensiever gebruik en herbestemming kan heel wat ruimte ter beschikking worden gesteld van nieuwe bedrijvigheid. Daarenboven heeft de overheid zelf aangetoond dat diversifiëring in deze gebieden mogelijk is, zoals de garage Autoterminus Mercedes-Benz (Pathoekeweg 40), om er maar één te noemen.

De vrije terreinen, die door vzw Groen werden in kaart gebracht, zouden op die manier tot meer dan 40 hectare vrije ruimte opleveren, in de directe nabijheid van de zoekzone.

Daarenboven geeft het definitief MER Deel III aan dat van de circa 42ha in De Spie, slechts een 30 ha nuttig bruikbaar zou zijn. Ook hier geen sprake van zuinig/zorgvuldig ruimtegebruik.

Het reeds ingevuld planelement de **Blauwe Toren** heeft naar ons inzicht ook potenties om de principes van zuinig en efficiënt ruimtegebruik toe te passen. Dit werd niet afgewogen in een locatie – onderzoek voor het nabijgelegen deelgebied De Spie, noch in de ruimteafwegingen voorafgaand aan de behoefteberekening.

Het Arrest nr. 230.151 van 10 februari 2015 in de zaak A. 207.486/X-15.301. PRUP Waregem Blauwpoort geeft het volgende aan: Het is, gelet op artikel 4.1.4, § 2, 1°, DABM, een van de essentiële kenmerken van een MER dat het de gevolgen voor mens en milieu analyseert en evalueert van een voorgenomen actie en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven. (artikel 20) **Zie bijlage 5.**

De verantwoording van de nood aan extra bedrijventerrein, op De Spie, werd hier dan ook niet voldoende beargumenteerd. Nergens in het MER werden initiatieven vermeld die nagaan welke mogelijke intensivering van het ruimtegebruik voor bedrijvigheid binnen de afbakening er momenteel bestaat. Er is ons inziens dan ook geen grondig afgewogen studie gemaakt van het nulalternatief, waarbij onderzoek naar het huidige areaal aan bedrijvenoppervlakte en de potenties voor zuinig ruimtegebruik hierop worden getoetst.

Voor De Spie wordt gekozen voor een minimale perceelsoppervlakte van 5000m<sup>2</sup>. Hier kunnen vragen gesteld worden bij het ruimtelijk rendement. Dit wordt ook aangehaald door de SARO in haar advies. Te meer dat in dit gebied –zoals aangegeven in deel III van het Plan-MER- slechts 30 van de aanwezige 42 hectare kunnen benut worden bij het invullen en dat van die benutting algemeen wordt aangenomen dat er een groot gedeelte nog eens verloren gaat in restruimte **en infrastructuur (wij hoorden dat dit nog eens 1/3<sup>de</sup> is en dat je dan nog de parkings e.d. moet aftrekken: rest er minder dan 20 ha)**. Niet alleen wordt door het aansnijden, ons inziens, heel wat ecologisch waardevolle ruimte verkwanseld, maar worden ook de basisprincipes van zowel het RSV, als het BRV met de voeten getreden door het verplichten van dergelijke kavelgrootte.

Binnen het GRS Brugge werd De Spie aangeduid als weidevogelgebied. Binnen het Plan MER werd hier echter op geen enkele manier melding van gemaakt, noch werden de gevolgen voor een herbestemming van het gebied op de weidevogels onderzocht. Het DABM art.4.6.3.bis geeft echter aan (§1): ‘De initiatiefnemer gaat de aanzienlijke gevolgen voor het milieu van de tenuitvoerlegging van plannen en programma’s na, onder meer om onvoorziene negatieve gevolgen in een vroeg stadium te kunnen identificeren en de passende herstellende maatregelen te kunnen nemen.’ Voor het gebied De Spie zelf werden geen specifieke monitoringgegevens teruggevonden (wel voor de omgeving van de Sint-Pietersplas en de omgevende polders).

Voor het deelgebied De Spie wordt vermoed dat dit een belangrijk foerageergebied kan zijn van de meervleermuis. Daarnaast zijn poldergraslanden van groot belang voor heel wat weidevogels en trekvogels als Kuifeend, Rietzanger, Kleine Karekiet, Meerkoet als broeders en Krakeenden en Smienten in de winter. Tellingen en waarnemingen hiervan werden nergens opgenomen. Deze hadden echter meegenomen moeten worden in de vaststelling van het GRUP.

Op geen enkele wijze wordt melding gemaakt van verordenende voorschriften die het vogelbestand in situ zouden beschermen, noch de uitvoering van de Europese Verordening van 1992 en het hieraan gekoppelde MB van 04/06/1999. Gezien het net de waterdragende elementen zijn van de historische kustpoldergraslanden (grachten, been, poelen) die de foerageermogelijkheid bieden en net die elementen niet gegarandeerd behouden blijven (nadruk op verplaatsen KLE en lichtpollutie vermijden), zijn we ervan overtuigd dat het foerageergebied van de vleermuizen zal verdwijnen.

De effecten van de ontwikkeling van De Spie als bedrijventerrein op weidevogels zijn niet voldoende onderzocht. Daarenboven werd de actuele toestand van het milieu en het voorkomen van weidevogels in het gebied De Spie, niet opgenomen in het Plan-Mer. De bescherming van het gebied De Spie, als weidevogelgebied, wordt met deze plannen volledig genegeerd. Te meer omdat de integratie van het habitat van deze vogels, in een eventueel bedrijventerrein, slechts heel summier aangeraakt wordt.

Gezien de potentiële waarde van het gebied, dient de Vlaamse Overheid dit gebied in het licht van de afbakening van het VEN/IVON netwerk te bekijken. Wat in deze niet afdoende is gebeurd. Het invullen van dit gebied als bedrijventerrein doet afbreuk aan de in het Natuurdecreet gestelde doel van IVON, namelijk het realiseren van het standstill-beginsel, het instandhouden en herstellen van de structuurkenmerken van de waterlopen, het instandhouden en herstellen van de waterhuishouding, het reliëf en de bodem en het bevorderen van het onderhoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden.

Het Milieueffectenrapport heeft op geen enkele manier onderzocht wat de secundaire effecten van dit GRUP kunnen zijn op de landbouw in de omgeving. De mogelijkheid van flankerende maatregelen voor het opvangen van de effecten op de bedrijfsvoering, werden ook niet onderzocht. Belangrijk weiland in de Spie zal haar bestemming verliezen. Door eeuwenoude samenwerking tussen boer, veeteelt en natuur, ontstond er een pleisterplaats voor weidevogels (zie eerder) en een natuurlijk systeem voor denitrificatie, waterberging en CO<sub>2</sub>-opslag. Daarenboven is het areaal aan weidegrond –zeker gezien de stijgende vraag naar melk van koeien met weidegang- schaarser aan het worden.

Het ontbreken van een Landbouweffectenrapport leidt tot een lacune in de kennis van de effecten van dit GRUP. Vooraleer dit GRUP kan aangenomen worden, dient er een LER opgesteld te worden.

Door het beschermingsbesluit dd. 27 november 2015, worden ook de intrinsieke kwaliteiten van de historische poldergraslanden (HPG) erkend. Deze werden door de Onderzoeksgroep Ecosysteemdienstbeheer van de UA reeds uitvoerig beschreven.

Er mag ook niet uit het oog verloren worden, dat deze historisch permanente graslanden een bufferend effect op het water en een klimaatregulerend karakter hebben. De waterhuishouding in het deelgebied is al bedenkelijk. Eén van de vele redenen om de graslanden in de Spie en langs de Blankenbergse Steenweg in stand te houden is hun bijdrage tot CO<sub>2</sub>-opslag. Daar kan meer koolstof worden opgeslagen dan onder akkerland, zelfs evenveel als onder bos, zo blijkt uit Franse en Belgische wetenschappelijke studies. Uit de meest recente publicatie van de Bodemkundige Dienst van België (BDB, Tits et al. 2016) blijkt dat het koolstofgehalte van 55 procent van de bemonsterde percelen grasland zich onder de streefzone bevindt.

Daarenboven heeft het scheuren van poldergraslanden een deregulerend effect op het methaangehalte in de lucht. Door het scheuren, of omzetten, komt methaan vrij uit de graslanden, maar verliest het gebied ook haar klimaatregulerende en mitigerende kenmerken (zoals koolstof vastleggen, of waterberging e.d.). Deze effecten werden niet meegenomen in de beschouwingen van het Plan – MER. Het veranderen van de bestemming van deze gronden heeft dan ook effecten voor het behalen van de doelen van het Vlaams Adaptatieplan (Plan-MER deel II, p. 214), maar deze werden niet meegerekend. Daarenboven werd geen rekening gehouden met de klimaatprojecties voor dit gebied. Deze tonen duidelijk de groeiende rol aan van de poldergraslanden in het beheersbaar houden van de effecten van de overvloedige neerslag en in ruimere context, het veranderende klimaat. Daarenboven houdt de erkenning –die door het besluit van 27 november 2015 aan deze graslanden werd verleend- ook een erkenning in van de faunistische en floristische kernmerken van het gebied die, tevens door dit besluit, worden erkend als uniek en te beschermen.

Voorliggend GRUP, houdt in het Plan-MER dan duidelijk ook geen rekening met de ecosysteemdiensten van deze HPG en dient vooralsnog onderzoek te verrichten naar de effecten van het verlies van deze ecosysteemdiensten door het verharden en niet compenseren van deze HPG.

Het schrappen van de poldergraslanden op basis van de Europese richtsnoer wordt niet voldoende onderbouwd en kan dan ook niet verantwoord worden. Het schrappen van de bescherming voldoet niet aan de principes van behoorlijk bestuur. Daarenboven geeft het plan-mer ook geen inschatting van de actuele situatie op vlak van milieu, gezien ze de ecosysteemdiensten, geleverd door HPG, niet in kaart heeft gebracht. Het schrappen van de HPG zal dan ook tot niet voorziene gevolgen leiden.

De Vlaamse Regering getuigt op deze manier van een ad hoc beleid, zonder langetermijnvisie en met complete miskennis van haar eerder genomen beslissingen.

Voor de Spie is ook niet voorzien in de verplichting van een gemeenschappelijk parkeeraanbod, noch in de opname van gelaagd parkeren in de stedenbouwkundige voorschriften.

Gelet op de potenties van de bestaande bedrijventerreinen in de afbakening van het GRUP, op vlak van ruimtelijk rendement en ruimtelijke gelaagdheid;

Gelet op het arrest van de Raad van State in de zaak Blauwpoort te Waregem;

Gelet op de rijkdom van flora en fauna, meer specifiek de historische poldergraslanden, de weidevogels en vleermuizen, de kleine landschapselementen en hun Europese, federale en Vlaamse bescherming en de potentiële afbakening van IVON in het gebied;

Gelet op de ecosysteemdiensten die het historisch poldergrasland geven en de schaarse vaststelling hiervan in het MER;

Gelet op het klimaatplan Brugge en de effecten van het verwijderen van de ecosysteemdiensten van het gebied;

Gelet op de afwezigheid van een landbouweffectenrapport;

Gelet op het ontbreken van een advies van ANB voor de wijziging aan overvloedig aanwezige Kleine Landschapselementen;

Gelet op de principes van behoorlijk bestuur,

Kan Groen vzw niet akkoord gaan met voorliggend ontwerp GRUP, voor het deelgebied De

Spie.

## 5) Deelgebied Chartreuse

Zie ook punten 1,1a,1b,2c.

De verstening van de groene gordel rond Brugge en het dichtslibben van verstedelijkte gebieden, is voor Groen vzw absoluut onaanvaardbaar.

De voorziene inplanting van zgn. hoogwaardige bedrijven binnen hoge kantoorgebouwen in het Chartreusegebied van de Brugse Groene Gordel komt bovenop de Vlaamse ruimtevraag voor de industrie en is eerder een vraag van de stad Brugge. Daarbij wordt ook een deel van het Chartreusebos en de open ruimte opgeofferd. Bomen kappen en landelijke open ruimte innemen voor kantoren is niet meer van deze tijd. Het belangrijk negatief effect van aantasting van open ruimte en de groene gordel rond Brugge kan niet worden gemilderd. Bovendien is de nood aan een belangrijke kantorenzone op geen enkele manier bewezen. In haar arrest van 2013 heeft de Raad van State uitdrukkelijk gewezen op het behoud van de groene gordel rond Brugge.

Door opnieuw een kantorenzone op die locatie in te plannen, gaat de Vlaamse Regering eigenlijk in tegen het arrest.

Opnieuw is onvoldoende ingezet op ruimtelijk rendement. De functie van kantoorachtigen kan perfect geïntegreerd worden in een multifunctioneel stadion.

Het Chartreusegebied is een **ankerplaats**: een waardevol landschap met een geheel van erfgoedelementen (biologisch, landschappelijk, bouwkundig, archeologisch).

**Biologisch:** De terreinen zelf waar de kantoren zouden komen, worden momenteel verpacht en gebruikt voor landbouwdoeleinden. Het geheel zorgt echter voor een groene verbinding tussen biologisch belangrijke gebieden als het Tillegembos, de Kerkebeek, de Wulgenbroeken (met kasteel Schoonhove) en het park van Loppem. Daardoor is de intrinsieke ecologische waarde van de bedreigde gronden toch niet te onderschatten (verbindingsfunctie).

**Landschappelijk:** De omgeving van het Groot Magdalenagoed (beschermd als dorpsgezicht) is akker- en weilandgebied met een enigszins parklandschappelijk karakter, waarbij Zomereiken en Canadapopulieren de aspectbepalers zijn. Rond de Magdalenahoeve ligt een mooie ringsloot waarin Gele waterkers massaal voorkomt [...]. In het Smisjesbos [naaldbos gelegen op droge zandgrond] broedt onder meer Ransuil en Boomvalk. De berm aan de Heidelbergstraat is een waardevol schraal milieu, met typische plantensoorten en een rijke vlinderfauna.

**Bouwkundig:** Vlak naast de zone waar de kantoren zouden komen, bevindt zich een hoeve die cultuurhistorisch erg belangrijk is. In de middeleeuwen hoorde het Groot Magdalenagoed immers bij de Brugse leprozerie. Het is niet erg waarschijnlijk dat de realisatie van een bedrijventerrein de hoeve en haar omgeving onaangetast zal laten. Waarschijnlijk zal ze minstens helemaal a-typisch worden; losgerukt van de omgevende landbouwlanden. Een schoolvoorbeeld van schaalbreuk.

**Archeologisch:** Prospecties vanuit de lucht hebben aangewezen dat het Chartreusegebied heel wat archeologische erfgoedwaarden herbergt. Op tenminste vijf plaatsen wijzen groeiverschillen in de vegetatie op het voorkomen van archeologische sporen in de ondergrond. Deze sporen vormen evenwel slechts het topje van de spreekwoordelijke ijsberg. De gekende archeologische sporen strekken zich uit over een gebied van 15 ha. De

kans is groot dat ook buiten deze zone (waar kantoren voorzien zijn) zich archeologische erfgoedwaarden bevinden.

Het Chartreusegebied heeft dus een belangrijke strategische waarde binnen de zuidelijke Brugse groene gordel met name de "open ruimte", de ecologische functie als verbindings- en verwevingsgebied en de intrinsieke archeologische waarden. Bijkomende gebouwen zijn strijdig met natuurverweving en zijn een gevaar voor wateroverlast in de nabije Kerkebeek. Ook de erfgoedwaarde van het Groot Magdalenagoed wordt erdoor bedreigd, alsook het beschermd dorpsgezicht.

In het Ontwerp GRUP worden kantoren voorzien in het groene randgebied rond Brugge, waar geen enkele stedelijke infrastructuur voorhanden is.

Het Ontwerp GRUP deelgebied Chartreuse behelst een stedenbouwkundig concept voor een bedrijventerrein dat gericht is op zichtlocaties en autobereikbaarheid, waarbij hoge gebouwen contrasteren met de open ruimte er rond.

Dit concept past niet binnen de visie van het RSV om de bestaande stedelijke infrastructuur van de stadskern optimaal te benutten (gedeconcentreerde bundeling).

Het GRUP deelgebied Chartreuse maakt aldus een schending uit van het RSV die pleit voor de verweving van activiteiten binnen de bestaande stedelijke infrastructuur.

“Kantoorvoorzieningen genereren niet te verwaarlozen verkeersstromen. Daarom worden deze voorzieningen zoveel als mogelijk geconcentreerd op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer.”(p. 366 RSV) (A-locatie) (stationsomgeving)

Het Chartreusegebied is een locatie die niet bereikbaar is met het openbaar vervoer en er is geen enkel concreet initiatief voor de ontwikkeling ervan. Ook hier bieden de stedenbouwkundige voorschriften voor ontsluiting en openbaar vervoer geen enkele zekerheid. Gelaagd parkeren is ook hier niet voorzien.

De stationsomgeving van Brugge zou voor kantoorachtige bedrijfsgebouwen ook beter geschikt zijn in de nabijheid van hogeschool Vives en een toekomstige afdeling van de K.U. Leuven aangezien het de bedoeling is om de interactie tussen het bedrijfsleven en het onderwijs te stimuleren.

“Ligging van kantoren aan E40 en Koning Albert I - laan” aanhouden als argument is in tegenspraak met gewijzigde mobiliteit. De Koning Albert I-laan krijgt immers een nieuwe bestemming in het Brugs mobiliteitsplan: Herprofilering van de Koning Albert I-laan naar groene boulevard. Waarom nog infrastructuurwerken uitvoeren langs de Koning Albert I-laan, de groene boulevard van Brugge? “Het aanduiden van één gebundelde ontsluiting voor het gebied Chartreuse naar de Koning Albert I-laan en de E40” is een achterhaald idee.

Het plan MER (pagina's 273, 310, 312, 356, 395) formuleert bovendien voor dit deelgebied een significant negatief effect voor: mobiliteit (doorstroming), bodem (profielwijziging), oppervlaktewater, fauna en flora ( ecotoopinname, verstoring van fourageergebied voor de ingekorfd vleermuis, versnippering van natuurverwevingsgebied, wijziging hydrologie, waterproblematiek van de Kerkebeek), landschap en ruimtegebruik, landbouw en woonfunctie.

Het RSV stelt: ‘een gericht en doordacht verweven en bundelen van functies en activiteiten en een goed gebruik en beheer van de bestaande stedelijke voorzieningen en infrastructuur.’

(p. 334 RSV). Het Ontwerp GRUP Brugge deelgebied Chartreuse bevat, in afwijking van het bovenstaande, een grootschalig concept, op te richten in de Groene Gordel van Brugge, waar nu nog geen stedelijke infrastructuur voorhanden is, waarbij immense bouwwerken contrasteren met de open ruimte er rond.

‘Omwille van hun belang voor de stedelijke leefbaarheid moeten de stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden worden behouden en ontwikkeld’ (p. 372 RSV). Het voorliggende Ontwerp GRUP heeft een substantiële impact op de Groene Gordel rond Brugge en gaat daarmee in tegen het behoud en de verdere ontwikkeling van de stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden.

Omwille van het aansnijden en versnipperen van de groene zone, gaat het Ontwerp GRUP Brugge deelgebied Chartreuse zonder uitzonderingsgrond in tegen het richtinggevend deel van het RSV, en schendt daarmee artikel 1.1.4. VCRO. Daarenboven wordt artikel 1.1.4 VCRO geschonden in de mate dat het GRUP Brugge onvoldoende rekening houdt met de gevolgen voor het leefmilieu.

Het Ontwerp GRUP schendt artikel 36 § 4 van het Decreet Natuurbehoud in de mate dat het Ontwerp GRUP Brugge werd goedgekeurd zonder voldoende zekerheid omtrent het behoud van de vleermuizenkolonie.

In het voornoemde deelgebied, dat deel uitmaakt van de groene gordel ten zuiden van Brugge, zijn migratiecorridors en met zeer hoge waarschijnlijkheid foerageergebieden van vleermuizen aanwezig, waaronder de Ingekorven Vleermuis (of *Myotis emarginatus*). Meer concreet wordt de schade veroorzaakt door de doorsnijding van bepaalde gebieden, alsook door de verlichting en de geluidsoverlast. Er zal mogelijk een betekenisvolle aantasting zal zijn van de vleermuizenkolonie, of dat kan tenminste niet met zekerheid kan worden uitgesloten.

In het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 4 februari 2011 staan volgende stedenbouwkundige voorschriften: artikel 24.1.5. Indien het voortbestaan van de vleermuizenkolonies niet kan worden gegarandeerd, dan wordt het gebied, vanaf dat ogenblik bestemd als gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde conform artikel 24. 4.

Het Ontwerp GRUP schendt artikels 6.2. en 6.3. van de Habitatrichtlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992 en de artikelen 1, 14, § 2 en 20, §§ 1 en 4 van het Besluit van de Vlaamse regering van 15 mei 2009 m.b.t. de soortenbescherming en soortenbeheer, want in de onmiddellijke omgeving is de Ingekorven Vleermuis in belangrijke mate aanwezig. De Chartreuse is een foerageergebied van beschermde vleermuizenpopulatie. *(med. Bob Vandendriessche in Aeolus 2008).*”

De wateroverlast in de laag gelegen woonwijk van Godelieve was ernstig tot midden de jaren 1980, tot men in Brugge een pompstation gebouwd heeft op de Kerkebeek aan Ketsbrugge. De problemen mogen dan wel opgelost lijken, men mag extreme regenrijke perioden in combinatie met de kwetsbare ligging niet uit het oog verliezen. Dit zou het opnieuw hypothekeren van wateroverlast op de laaggelegen woonwijken ten zuiden van Brugge betekenen.’

De locatie van kantoren komt te liggen in een gebied met “een belangrijke overstromingsproblematiek”, zodat door de bijkomende verharding de realisatie ervan tot zeer significante negatieve effecten leidt, die zelfs door een voorafgaande of gelijktijdige aanpak van de reeds bestaande overstromingsproblematiek niet effectief kan worden verholpen. Dit betekent een schending van artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid.

Het Chartreusegebied biedt mogelijkheden ter voorkoming van overstroming. Grote delen van het Chartreusegebied hebben nog altijd een doorlaatbare bodem, geschikt voor infiltratie van hemelwater.

Naast Chartreuse, beginnend in de wijk Tillegem, aan de overkant van de Koning Albert I-laan, ligt het grootste grondwaterwingebied en beschermingszone van West-Vlaanderen. Het streefbeeld voor het bekken van de Brugse Polders vanuit het deelbekkenbeheerplan Kerkebeek geeft aan dat op bepaalde plaatsen overstromingsgebieden zullen moeten worden afgebakend die ruimte teruggeven aan de waterlopen. Die al dan niet gecontroleerde overstromingsgebieden en wacht- en bufferbekkens breiden de capaciteit voor berging uit en ze compenseren natuurlijke overstromingsgebieden die al door bebouwing en industrie zijn ingenomen of voor andere functies worden gebruikt. Het vrijwaren of vrijmaken van ‘ruimte voor water’ (zie Vlaams Adaptatieplan) is één van de ordenende principes in de ruimtelijke ordening en cruciaal om de negatieve effecten van klimaatverandering op de watersystemen en de maatschappij te milderen. Het vernietigde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge” voorzag in een lozingspunt op het Zuidervaartje om het hemelwater van het Chartreusegebied af te voeren. Het afgevoerde water zou druk leggen op de wijk Tillegem en op het geplande buffergebied van de Kerkebeek op Sint-Michiels. Lozen kan echter ook van de kant van de beek komen...

Om de wijk Tillegem en het bufferbekken van de Kerkebeek (in opmaak) op Sint-Michiels te ontlasten stellen wij voor de vrije strook (30m) van de E40 in het Chartreusegebied uit te werken als een infiltratiegebied en bergingsgebied van de Kerkebeek. (Zuidervaartje)

We verwijzen naar het studiewerk “Adaptatie aan meer hydrologische extremen in België” door Prof. dr. ir. Patrick Willems Dept. Burgerlijke Bouwkunde Afdeling Hydraulica. Zijn wetenschappelijke besluiten zijn o.a. verwoord in het beleidsplan, het milieurapport 2009, tekst Mira rapport Milieuverkenning 2030, op het 11de waterforum van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid.

Het is opportuun om het Chartreusegebied te bestuderen vanuit de verwachte invloeden van de klimaatverwarming in de kuststreek. De mening van Dr. Ir. Patrick Willems is van belang. Er moet gezocht worden naar een toekomstgerichte invulling van het Chartreusegebied met aandacht voor behoud van de Groene Gordel met een verrijking als infiltratiegebied. Het infiltratiegebied, met zijn vele insecten, is een onderdeel van het foerageergebied van de beschermde vleermuizenpopulatie.

## **6) Deelgebied Sint-Elooi**

Zie ook punten 1,1a,1b,2c.

Opnieuw wijzen we op het ontbreken van de onderbouw voor de behoefte inzake bijkomende bedrijventerreinen in het regionaalstedelijk gebied Brugge.

Het is evenwel volstrekt onduidelijk aan welke ruimtelijke behoefte de opname van Sint-Elooi voldoet. Er wordt op geen enkele wijze nagegaan of verduidelijkt dat de behoefte effectief aanwezig is. De bijkomende opname van Sint-Elooi is in elk geval niet nodig om de vooropgestelde en reeds ruim overschatte behoefte van 111 ha te behalen.

Opnieuw is er het significant negatief effect van aansnijden van open ruimte. Er gaat een belangrijk deel landbouwgrond verloren.

Er is bovendien een belangrijke problematiek met waterhuishouding. Er zijn ook belangrijke negatieve mobiliteitseffecten, die blijkbaar enkel door een nieuwe omleidingsweg kunnen worden opgelost: dus opnieuw bijkomend beton. We dringen aan op een efficiënt ruimtegebruik en op gelaagd of gedeeld parkeren.

De grootschaligheid van de reeds aanwezige (regionale) bedrijvigheid op Sint-Elooi tast nu reeds de draagkracht van de omgeving aan. Er bevinden zich immers veel woningen in de omgeving en de gemeente wil nog bijkomende woningen te plannen.

Verder houdt het ontwerp GRUP geen rekening met de cultuurhistorische erfgoedwaarden van het gebied. Het gebied wordt doorkruist door een weg (traject Krakkeweg) die is opgenomen in de Atlas van de Buurtwegen van 1841.

In een advies bij het voorontwerp van afbakening gaf ook de gemeente Zedelgem uitdrukkelijk aan dat de site niet geschikt is voor regionale bedrijvigheid. Dit volgens het verslag met Richtlijnen van de dienst-MER dd. 28 april 2008 (PLMER-0068-RL) (pg. 25).

We vragen ook aandacht voor de aanwezige fauna en flora, nl de vogel- en vleermuispopulaties die nu aanwezig zijn en door de inplanting van dit bijkomend bedrijventerrein in belangrijke mate zullen worden gestoord.

Bovendien zijn hier ongewenste vervuilende bedrijven mogelijk in de nabijheid van woonwijken.

Volgens het RSV, Deel 2 - Gewenste Ruimtelijke Structuur - richtinggevend gedeelte pagina 452 onderaan: "De afgebakende terreinen moeten voor 50% bezet zijn vooraleer reserveterreinen kunnen worden uitgerust en bouwrijp worden gemaakt. Effectief bezet betekent dat de activiteit ook effectief op de locatie wordt uitgevoerd."

Het is dus voorbarig om Sint-Elooi al aan te snijden, gezien het een reservegebied is. Immers, het gebied Sint-Elooi wordt gezien als compensatie voor het gebied van het Stadion. Maar daar is er nog geen stadion, dus nog geen effectieve activiteit.

## **7) Deelgebied Blauwe Toren**

Zie ook punten 1,1a,1b,2c.

Dit deelgebied is in het verleden misgroeid: de oorspronkelijke voorziene functie "industrie" is "distributie" geworden. Binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge wordt het deelgebied Blauwe Toren aangegeven als 'te herstructureren gemengd bedrijventerrein bedrijvigheid-handel'.

Hoewel het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) een aantal leidende principes vooropstelt als: 'meer doen met minder ruimte' door het huidige ruimtebeslag beter te gebruiken, , bijkomend ruimtebeslag te verminderen, het bundelen van functies en verweven in het ruimtebeslag, blijkt binnen dit GRUP niets van dit alles. Nochtans liggen er veel mogelijkheden braak op dit terrein (herstructureren tot gedeelde parkings, hoogbouw, inzetten van restruimte, andere gedeelde faciliteiten,...)

Voor het beschikbare aanbod stelt de Vlaamse Regering een dynamische inventaris op van de beschikbare terreinen. In ieder geval moet de dynamische inventaris kwantitatieve en kwalitatieve elementen bevatten zoals ondermeer te saneren, verlaten en vervallen bedrijfsterreinen, leegstaande, onbenutte, onderbenutte of braakliggende terreinen en gebouwen met hun potenties voor economische activiteiten. “

Gezien dit terrein op vlak van openbaar vervoer, een redelijke ontsluiting kent, en de ruimte aanwezig is om in te breiden, of op te bouwen, zou het gebied Blauwe Toren kunnen gelden als een locatie-alternatief voor minstens een aanzienlijk deel van de behoefte voor bedrijven, zoals die geschetst wordt in voorliggend GRUP . Het Plan-Mer heeft hiervan geen melding gemaakt. Binnen de locatie-alternatieven voor de andere deelgebieden werd dan ook geen rekening gehouden met de potenties voor aanbod in ruimte voor bedrijvigheid van het deelgebied Blauwe Toren.

Hoewel het BRV ervan uitgaat van verweven van functies binnen het huidige ruimtebeslag, wordt in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften beperkend omgegaan met het toelaten van autonome kantoorfuncties. Dit is echter tegen het principe van het BRV, dat verweving van functies vooropstelt én beperkt de mogelijkheden die een herstructurering van het bedrijventerrein zou kunnen bieden. Voorbeeld hiervoor is het plaatsen van meerdere lagen op bestaande gebouwen, die aangewend worden als autonome kantoorruimte. **Een bezwaar dat vanuit Vlaanderen wordt opgeworpen, om de kansen van verwevenheid te gebruiken voor het uitbreiden van de ruimte voor kantoren, is de ontsluiting. In tegenstelling tot Chartreuse, is dit gebied een a-locatie, gezien de ligging naast de sporen én de geplande ontsluiting via het Neptunusplan van De Lijn. We vragen dan ook om de optie van verwevenheid en herstructurering, zoals aangekondigd ook in het GRS Brugge, degelijk te onderzoeken, mét de mogelijkheden die in het Neptunusplan –of het vervolg hierop- worden geschetst.**

Ook het uitsluiten van agrarische productie, neemt een loopje met de evoluties op dit vlak, zoals de daklandbouw met LED-technologie, bijvoorbeeld.

De stedenbouwkundige voorschriften voor het zuinig ruimtegebruik op de site Blauwe Toren gaan niet veel verder dan insinueren van mogelijkheden.

Waar het BRV, zoals eerder aangehaald, inzet op verweving van functies en multifunctioneel ruimtegebruik, gaan de stedenbouwkundige voorschriften niet verder dan ‘mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen’, ‘Gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen die inherent zijn aan het functioneren van het gemengd regionaal bedrijventerrein, zijn *toegelaten*’, ‘In functie van zorgvuldig ruimtegebruik *kunnen* de parkeervoorzieningen ook gebundeld worden ‘...

Aan de hand van deze voorschriften kunnen we er dan ook van uitgaan dat voorliggend GRUP, voor het deel Blauwe Toren, niet uitgaat van een maximale inzet op de leidende basisprincipes van zowel het BRV als het RSV. Voor het RSV willen we p.452, deel 2 aanbieden als onderbouwing:

“3.2.5. Optimale lokalisatie en kwaliteitsvolle inrichting van lokale, gemengd regionale en specifiek regionale bedrijventerreinen

Om de verschillende categorieën van bedrijventerreinen ook effectief te bestemmen en in te richten voor datgene waarvoor zij zijn geconcipeerd, staat volgend algemeen principe

voorop: een zuinig ruimtegebruik (bouwen in meerdere lagen indien mogelijk, gezamenlijke en gemeenschappelijke voorzieningen, verhoogde dichtheid, ...)

Conclusie: De principes van zuinig ruimtegebruik die zowel vervat liggen binnen het VCRO, als het RSV en het BRV worden tegengesproken in de stedenbouwkundige voorschriften. Dit zorgt ervoor dat er excessief veel ruimte wordt ingenomen door de aanwezige bedrijven en er ook in de toekomst geen afwikkeling van de ruimtevrage van bedrijven en kantoren kan worden voorzien op het terrein. Daarenboven had dit gebied als locatie-alternatief kunnen dienen voor minstens een gedeelte van de ruimtevrage binnen dit GRUP.

### **Verwerping van de meeste deelplannen in het ontwerp-GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge.**

Dit ontwerp GRUP dient grondig herwerkt te worden vanuit een heel andere visie dan die waaruit het geschreven is. Er is binnen dit GRUP een gebrek aan een globale en strategische visie. 'Zero impact' moet het uitgangspunt zijn, met eventueel enkele stevig beargumenteerde uitzonderingen van 'low impact' (bv. woningbouw in de omgeving van de Lac van Loppem?) en met liefst een aantal constructieve plannen om eindelijk recht te doen aan de Vlaamse idealen van goede ruimtelijke ordening. (met bv. Klein Appelmoes als concreet positief voorbeeld).

### **INVENTARIS VAN STUKKEN:**

- 1) Bijlage 1: Uittreksel uit de statuten van de Groen Vzw. Identificatienummer 9324179, ondernemingsnummer 0419646942
- 2) Bijlage 2: Uittreksel uit de haalbaarheidsstudie uitbouw van het Jan Breydel stadion van Bouwmeester Marcel Smets
- 3) Bijlage 3: een voorzet van ruimtebesparend stadionconcept in de stationsomgeving
- 4) Bijlage 4: Pathoekeweg en omgeving, open terreinen geschikt voor industrie  
open terreinen geschikt voor industrie Pathoekeweg noord  
open terreinen geschikt voor industrie Pathoekeweg zuid  
Andere leegstand
- 5) Bijlage 5: Arrest nr. 224.313 van 9 juli 2013 in de zaak A. 207.486/X-15.301. van de Raad Van State PRUP Waregem Blauwpoort en Arrest nr. 230.151 van 10 februari 2015 in de zaak A. 207.486/X-15.301. PRUP Waregem Blauwpoort (onderbenutting bestaande bedrijventerreinen)

Voor Groen vzw,

Erik Ver Eecke, voorzitter

Liesje Hermans, secretaris