



**Bond Beter Leefmilieu**  
KOEPEL VAN MILIEUVERENIGINGEN Vlaanderen vzw



Vereniging voor Bos in Vlaanderen vzw

*Bos doet leven*

Brussel, 14 november 2005

**Gemeentelijke Commissie  
voor Ruimtelijke Ordening,  
p/a dienst Urbanisatie,  
Oostmeers 17  
8000 Brugge.**

Betreft: bezwaar ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Brugge

Geachte,

In het kader van het openbaar onderzoek over het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan van de stad Brugge, wensen Bond Beter Leefmilieu (BBL) en Vereniging voor Bos in Vlaanderen vzw (VBV) volgend bezwaarschrift in te dienen.

Hoewel BBL en VBV van mening zijn dat dit structuurplan diverse positieve doelstellingen en maatregelen bevat voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Brugge, wensen we toch bezwaar in te dienen tegen de voorgestelde ontwikkeling van kantoren en diensten aan het knooppunt van de expresweg N31 en de E40 (blz. 37 richtinggevend deel) en tegen de verdere ontwikkeling van zogenaamde "zonevreemde" bossen in woonparkgebieden en industriegebied. Volgens BBL en VBV is het ontwerp structuurplan op deze punten in strijd met diverse bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en kan het daarom niet goedgekeurd worden.

Wat de ontwikkeling van kantoren en diensten betreft, stelt het RSV duidelijk dat kantoren thuishoren aan knooppunten van het openbaar vervoer (punt 4.5, blz. 362 RSV). Hier wordt voor het kantorenpark echter duidelijk gekozen voor een autolocatie, vlak naast de op- en afrit van de E40. Volgens de doelstellingen van het RSV zou dan ook gekozen moeten worden voor de stationsomgeving als inplantingsplaats voor een hoofdkwartierenzone.

Naast het feit dat een keuze voor deze autolocatie als inplantingsplaats voor een kantorenpark in strijd is met het RSV, brengt dit ook tal van andere problemen met zich mee:

- Door economische activiteiten te concentreren op zuivere autolocaties, wordt de verkeersknoop almaar strakker en nemen de files hand over hand toe. In 2002 stonden we met z'n allen meer dan 9 miljoen uur in de file. Dat kostte de economie volgens de KUL in 2002 114 miljoen euro. Als daarnaast ook rekening wordt gehouden met de kosten door luchtvervuiling, ongevallen, herstellingen aan het wegdek,... lopen de kosten voor de samenleving nog veel hoger op. Die toenemende mobiliteit is een gevolg van een slecht locatiebeleid: heel wat kantoren, grootwinkels of bedrijventerreinen worden ingeplant op zuivere autolocaties aan op- en afritten van autostrades of langs grote invalswegen. Omdat woon-, winkel- en werkgebieden te ver van mekaar liggen, neemt het autoverkeer hand over hand toe.
- Het toenemende autoverkeer ligt ook aan de basis van de hoge luchtvervuiling in Vlaanderen. Naast de bijdrage aan de klimaatverandering, is vooral de uitstoot

van zgn. 'fijn stof' problematisch. Fijn stof wordt door de wetenschap algemeen aanzien als één van de meest bedreigende vormen van luchtvervuiling en is verantwoordelijk voor tal van luchtwegaandoeningen, een toename van hart- en vaatziekten en voor een kortere levensverwachting. Uit een Europees onderzoek blijkt dat in West-Europa meer mensen sterven door fijn stof in uitlaatgassen van het verkeer, dan door verkeersongevallen. De belangrijkste bron voor de uitstoot van fijn stof is het autoverkeer en dan vooral de uitlaatgassen van dieselmotoren (omdat die geen katalysator hebben). De bindende Europese norm voor fijn stof wordt op bijna alle meetpunten in Vlaanderen overschreden. Om de gezondheidsproblemen door fijn stof tegen te gaan, zijn maatregelen nodig die de groei van het autoverkeer inperken. Zo wordt het hoog tijd dat de overheden (Vlaamse Gewest en Stadsbestuur Brugge) eindelijk stoppen met het goedkeuren van nieuwe bedrijventerreinen die enkel vlot bereikbaar zijn met de auto en moet een terughoudend beleid worden gevoerd inzake de aanleg van nieuwe autowegen. Deze trekken onvermijdelijk extra verkeer aan en zullen het fijn stof-probleem alleen maar groter maken. De Nederlandse Raad van State hield trouwens al enkele plannen voor nieuwe bedrijvenzones en autowegen tegen omdat de grenswaarden voor fijn stof worden overschreden.

- Het toenemende autoverkeer ligt ook mee aan de basis van de toenemende uitstoot van broeikasgassen. Om de Kyoto-doelstellingen te kunnen halen – waartoe de Vlaamse regering zich verbonden heeft - zal Vlaanderen daarom moeten investeren in een locatiebeleid. We stellen daarom voor dat Vlaanderen zich inspireert op het Nederlandse "ABC-locatiebeleid". A-locaties zijn daarbij locaties die perfect bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en gelegen zijn aan knooppunten van openbaar vervoer. C-locaties zijn plaatsen die enkel bereikbaar zijn met de wagen, B-locaties zitten daar tussen in. In Nederland worden A-locaties gebruikt voor de inplanting van kantoren die veel mensen aantrekken, juist met de bedoeling om het openbaar vervoer te promoten en het autoverkeer te ontraden. Indien dit ABC-locatiebeleid wordt toegepast op Brugge, is het station duidelijk een A-locatie terwijl het Chartreusegebied een C-locatie is.
- Voor de realisatie van het gebied moet 2 ha ecologische en maatschappelijk waardevol bos verdwijnen, zonder dat hiervoor compensatiebossingen voorzien worden.

Weliswaar wordt in het structuurplan de mogelijkheid opengelaten om via een light-rail een stopplaats te voorzien langs de spoorlijn naar Brugge. Het is echter duidelijk dat deze stopplaats nooit voor een even goede en vlotte ontsluiting zal kunnen zorgen als de bestaande stationsomgeving. Zo zal men steeds moeten overstappen in het station van Brugge zelf, zal de frequentie van treinen op deze stopplaats beperkt zijn (omdat er nu al veel doorgaand spoorverkeer op deze lijn plaatsvindt), ... Deze eventuele stopplaats zal nooit een volwaardig alternatief kunnen vormen voor de autobereikbaarheid. Het station van Brugge heeft veel betere troeven op het vlak van bereikbaarheid met het openbaar vervoer en kan wél een alternatief vormen voor de auto. Mede gelet op de precaire financiële situatie van de NMBS en gelet op de trend om kleine stopplaatsen juist te sluiten, is het nog zeer de vraag of deze stopplaats er ooit wel zal komen.

Verder stelt het RSV dat in stedelijke gebieden gewerkt moet worden aan een duurzame mobiliteit en een locatiebeleid. Dit impliceert *"het verminderen van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit)"* (blz. 370 RSV). Ook deze doelstelling impliceert dat men zou moeten kiezen voor de stationsomgeving als inplantingsplaats.

Een andere doelstelling van het RSV is het behoud en de ontwikkeling van randstedelijke groengebieden (blz. 368 RSV). Met de keuze voor de Chartreuse als inplantingsplaats

wordt een deel van de Groene Gordel rond Brugge opgeofferd, wat in strijd is met de genoemde doelstelling van het RSV.

Bovendien stelt het RSV dat de bestaande bossen behouden moeten worden en in de mate van het mogelijke uitgebreid moeten worden (blz. 384 RSV richtingsgevend deel en blz. 583 bindend deel RSV). BBL en VBV erkennen de inspanningen van het Brugse stadsbestuur om het bosareaal in Brugge en omgeving te vergroten. Bosbehoud is echter minstens even belangrijk, zoniet belangrijker dan bosuitbreiding. Binnen het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan heeft het stadsbestuur echter opportuniteiten voor bosbehoud onbenut gelaten. Binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan kan het stadsbestuur immers woongebieden, woonuitbreidingsgebieden en woonparkgebieden (volgens het gewestplan) aanduiden als niet te ontwikkelen en omzetten in een open ruimte-bestemming (bvb. bosgebied). In concreto gaat het hier om de niet-verkavelde percelen in de zone gelegen tussen de Doornstraat en de gemeentegrens met Jabbeke (Varsenare) in de omgeving van het Beisbroek, die momenteel aangeduid zijn als woonparkgebied. De meeste van deze gronden zijn gelegen langs een niet-uitgeruste weg, waardoor er geen bouwvergunning te verkrijgen is voor deze gronden. Hierdoor dient er ook geen planschade betaald te worden bij een herbesteding. Bovendien zijn de opgelegde dichtheden in woonparkgebied (5 tot 10 woningen per ha volgens art. 6.1.2.1. van de omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief dd. 25/1/2002 en 25/10/2002) in tegenstrijd met de dichtheden zoals voorzien in het richtinggevende deel van het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (blz. 30). Door deze lage bouwdichtheden zal het omzetten van het woonparkgebied in bvb. bosgebied nauwelijks een invloed hebben op de taakstelling voor het aanbieden van nieuwe woonkavels. Bovendien moeten er voor de ontsluiting van deze woonkavels nieuwe infrastructuren en nutsvoorzieningen worden aangelegd. Door hun afgelegen ligging zal het voorzien van gemeenschapsvoorzieningen in dit gebied (openbaar vervoer, afvalophaling, rioleringsstelsels, ...) zeer duur zijn. Het ontwikkelen van dit woonparkgebied gaat in tegen alle – goede – principes van inbreiding en verdichting (blz. 3 voorstel bindende bepalingen; blz. 22 en 29 richtinggevend gedeelte). Tenslotte gaat de ontwikkeling van het woonparkgebied tot villawijk in tegen de visie om in dit gebied een omvangrijk stadsrandbos te creëren.

BBL en VBV verzetten zich ook tegen de geplande realisatie van het lokale bedrijventerrein Ten Briele (blz. 5 voorstel bindende bepalingen), omwille van de hiermeegepaard gaande verdwijning van een deel van het maatschappelijk en ecologische waardevolle Lappersfortbos. VBV en BBL zijn wel verheugd met de gesuggereerde omzetting van het zuidelijke deel van de ambachtelijke zone Vaardijkstraat Zuid tot parkgebied (blz. 43 en blz. 69 richtinggevend gedeelte) en de opname van het parkgedeelte (volgens het gewestplan) van het Lappersfortbos als lokaal naturelement (blz. 6 voorstel bindende bepalingen). BBL en VBV vragen echter dat het stadsbestuur zelf het heft in handen neemt en zelf een ruimtelijk uitvoeringsplan opmaakt voor de herbesteding van de ambachtelijke zone Vaardijkstraat Zuid.

Het kappen van deze bossen is in strijd met alle beleidsdocumenten (RSV, Regeerakkoord, Vlaams Milieubeleidsplan) en het bos- en natuurdecreet. Ook is het surrealistisch om vast te stellen dat de overheid bossen kapt terwijl men tegelijkertijd 10.000 ha bosuitbreiding wil realiseren, zeker als men weet dat de realisatie van de bosuitbreiding zeer moeilijk is. We verwezen reeds naar het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** (RSV), waarin bepaald wordt dat *"... het noodzakelijk (is) alle bestaande bossen te beschermen ..."* (blz. 384 RSV richtingsgevend deel). Het Vlaamse Milieubeleidsplan (2003 – 2007) bevestigt dat bossen een belangrijke drager van het natuurlijk systeem en de biodiversiteit in Vlaanderen zijn en dus beschermd moeten worden (blz. 169 en verder). Het **Vlaams Milieubeleidsplan** bevestigt de optie rond bosbehoud (zowel kwalitatief als kwantitatief) en bosuitbreiding (zowel in de ruimtelijke plannen als op het terrein) (blz. 194). De huidige Vlaamse Regering heeft deze intenties

bevestigd en stelt *"We zorgen voor de aanleg van meer stadsbossen en speelbossen, ..."* (**Vlaams Regeerakkoord**, blz. 71). De voorgestelde ontbossingen in het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan gaan dus volledig in tegen deze beleidsintenties. De voorgestelde ontbossingen gaat verder in tegen het **natuurdecreet** dat stelt dat *"De Vlaamse regering alle nodige maatregelen (neemt) ter aanvulling van de bestaande regelgeving om over het gehele grondgebied van het Vlaamse Gewest de milieukwaliteit te vrijwaren die vereist is voor het behoud van de natuur en om het **standstill-beginsel** toe te passen zowel wat betreft de kwaliteit als de kwantiteit van de natuur"* (artikel 8). Bovendien stelt het natuurdecreet de zogenaamde **zorgplicht** in: *"Iedereen die handelingen verricht of hiertoe de opdracht verleent, en die weet of redelijkerwijze kan vermoeden dat de natuurelementen in de onmiddellijke omgeving daardoor kunnen worden vernietigd of ernstig geschaad, is verplicht om alle maatregelen te nemen die redelijkerwijze van hem kunnen worden gevegd om de vernietiging of de schade te voorkomen, te beperken of te herstellen"* (Art. 14). Art. 16. § 1. **belast de overheden met de bewaking van de zorgplicht**: *"Als voor een activiteit op grond van wetten, decreten of besluiten een vergunning of toestemming van de overheid, dan wel een kennisgeving of melding aan de overheid vereist is, draagt deze overheid er zorg voor door het opleggen van voorwaarden of het weigeren van de vergunning of toestemming dat er geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan"*. Ook op basis van bovenstaande artikels kan het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dus niet worden goedgekeurd. Het bosdecreet (art. 90bis) tenslotte stelt dat in woon- en industriegebieden er geen ontbossing kan plaatsvinden, tenzij er gecompenseerd wordt. VBV en BBL moeten vaststellen dat het ontwerp ruimtelijk structuurplan geen compenserende bebouwing voorstelt.

VBV en BBL ondersteunen onder andere het 4<sup>e</sup> principe van het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (blz. 12, 85-86 richtinggevend gedeelte): het behoud en ontwikkeling van de groene gordel met het ontwikkelen van de stadsbossen Beisbroek-Tudor en Ryckvelde-Maleveld is primordiaal voor het behoud van de levens- en woonkwaliteit in Brugge. BBL en VBV pleiten er dan ook voor het behoud en de ontwikkeling van de groene gordel en het uitbouwen van de stadsbossen mee opgenomen worden in de bindende bepalingen.

#### **Besluit:**

Omdat het ontwerp ruimtelijk structuurplan Brugge op bovenvermelde punten in strijd is met diverse bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), kan het in deze vorm niet goedgekeurd worden. Volgens het decreet ruimtelijke ordening kan een gemeentelijk structuurplan immers niet afwijken van de richtinggevende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, *"tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen."* (art. 19, §3 decreet 18 mei 1999 inzake ruimtelijke ordening). In het ontwerp structuurplan is dergelijke motivatie niet terug te vinden. Bovendien zijn BBL en VBV van mening dat een kantoren- en dienstzone aan het knooppunt van de E40/N31 een duurzame ruimtelijke ontwikkeling wel in het gedrang brengt en de ruimtelijke draagkracht van het gebied overschrijdt.

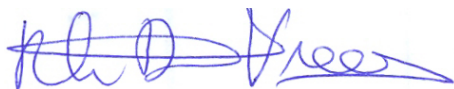
Door een kantorenzone in te planten in de stationsomgeving van Brugge zou gekozen worden voor een duurzame economische ontwikkeling die de binnenstad versterkt. Hier is nog heel wat ruimte voorhanden voor kantoorontwikkelingen. Het gaat om een knooppunt van openbaar vervoer (cfr. RSV), wat het voordeel biedt dat toekomstige werknemers met de trein of de bus naar het werk kunnen komen, waardoor het toenemend autoverkeer in de hand kan gehouden worden. Door voor de

stationsomgeving te kiezen, slaat men dus drie vliegen in één klap: er kan geïnvesteerd worden in bijkomende werkgelegenheid, open ruimte wordt gevrijwaard voor natuur, landbouw of recreatie en het alsmear toenemende autoverkeer kan onder controle gehouden worden, samen met de luchtvervuiling. Om deze redenen vragen BBL en VBV om dit ontwerp structuurplan aan te passen en te kiezen voor de stationsomgeving als inplantingsplaats voor kantoren en diensten.

Ook het opofferen van bossen voor het creëren van bijkomende woon- en industriegebieden is in strijd met het RSV. Bovendien is dit ook in strijd met het bos- en natuurdecreet. VBV en BBL vragen dan ook om het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan op dit punt aan te passen: dit betekent het schrappen van de beboste delen van het lokaal bedrijventerrein Ten Briele als bedrijventerrein en het omzetten van het nog niet-verkaveld deel van het woonparkgebied in Beisbroek in bosgebied.

Hoogachtend,

Danny Jacobs  
Directeur  
Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw (BBL)  
Tweeckerkenstraat 47 - B-1000 Brussel



Rik De Vreese  
Beleidsmedewerker  
Vereniging voor Bos in Vlaanderen vzw (VBV)  
Geraardsbergsesteenweg 267 – B-9090 Gontrode (Melle)