

Lees hieronder het Groene Gordel Charter. Destijds juli 2003 onder begeleiding <http://www.regiobrugge.be/newsread.php?sid=1&aid=198> van BOB & politie aan de gecoro overhandigd. Zie onderaan als archiefje. Nu het in Brugge beter komt (plus est en nous) versterken we de Oostendse groene gordel met een Lappersfort Zuurstofbos <http://www.buitengoed.be/stadsrandbos/lappersfort/>

(archieffe erfgoed) Persbericht Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland 1 juli 2003

**GROENE GORDEL CHARTER
SAMEN ZUURSTOF GEVEN AAN EEN DUURZAAM BRUGGE
Opdat het hart van de schildpad nooit ophoudt met slaan !
(dixit Pietje de Leugenaar uit Oosterdonk)**

Het Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland is blij te kunnen melden dat gewezen Minister voor Leefmilieu en huidig Vlaams Agalev-parlementslid Vera Dua toetreedt tot het 'beschermcomité van het Lappersfortbos en de Chartreusenatuur'.

Tevens zijn wij blij met het aanstaande bezoek van Minister van Cultuur Vangrebergen aan de archeologisch waardevolle sites van het Chartreusegebied. En dit op 22 juli ek. in de namiddag (details volgen).

Hoppebos

Het Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland betreurt de politie-ontruiming van 1 juli 2003 en is solidair met de ontruimde ex-bezitters van het Hoppebos. Er wordt zaterdag 5 juli een bus ingelegd naar Flobecq. De prijs bedraagt 7 Euro. We vertrekken om 10 uur aan de achterkant van het station Brugge, kant St. Michiels. INSCHRIJVEN OP 050/390957 of bij groenegordelfront@tijd.com ! De protest-betoging vertrekt om 14 uur op de markt van Flobecq als afsluiter van de axieweek aldaar.

Hierna leest U de volledige versie van het 'Groene Gordel Charter ' voor een duurzaam Brugge.

Naar aanleiding van de langverwachte bijeenkomst van de Brugse GECORO (gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening) op 1 juli 2003 bieden het Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland & Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen graag hun "Groene Gordel

Charter" aan aan de Gecoro-leden en de lokale actoren. Eerder hadden we al het 'Chartreuse-memorandum' en het 'Lappersfort-manifest' (zie oa. voorstel communicatieraad www.ggf.be). Met dit "open ruimte Groene Gordel Charter" doen we een ultieme oproep aan de betrokkenen om de open ruimte Groene Gordel van Brugge en Ommeland integraal te bewaren. Zoals steeds willen wij niet aan de kant staan maar bieden wij constructieve ideeën en duurzame voorstellen voor werkgelegenheid en eigentijdse ruimtelijke planning aan. Opdat we er samen beter van worden...

Duurzame bedrijventerreinen

We leven met steeds meer mensen op eenzelfde hoeveelheid ruimte. Het bevolkingsaantal stijgt en Vlaanderen wordt er niet groter op. Met een bevolkingsdichtheid van 440 inwoners per km² heeft Vlaanderen één van de hoogste van Europa. Om te kunnen voldoen aan de ruimtebehoefte van iedereen moeten we veel efficiënter omgaan met de nog beschikbare ruimte. Bedrijven

zijn een beetje argwanend wat betreft intensief ruimtegebruik. Nochtans biedt het duurzaam omgaan met de ruimte economische voordelen. Minder kosten voor de aankoop van grond en door locaties met een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer uit te kiezen zijn er geen bijkomende filekosten met verlies aan uren voor de tijd dat de werknemer in de file doorbrengt.

Inspanningen om de open ruimte te behouden geeft het bedrijf een positief imago en de stad is een aangename werkomgeving, vlakbij winkels, diensten, scholen,....

Efficiënt ruimtegebruik is een belangrijk onderdeel van duurzame bedrijventerreinen.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt de visie op de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen kernachtig vvat in de metafoor "Vlaanderen, open en stedelijk". Wat open ruimte is, moet ook open blijven en de stedelijke gebieden moeten meer worden geconcentreerd. Het Groene Gordel Front en de Bond Beter Leefmilieu vinden dat die visie ook in Brugge in de ruimtelijke planning aanwezig moet zijn. Het aansnijden van het Chartreusegebied gaat lijnrecht tegen deze visie in. Een headquarterszone hoort niet thuis in het open, ecologisch, landschappelijk en archeologisch waardevol Chartreusegebied, maar dient verweven te worden in de bestaande stedelijke structuur.

Algemene principes intensief ruimtegebruik

In de politieke discussie over ruimte voor bedrijven gaat het steeds over het aantal benodigde hectaren en niet over het aantal werkplaatsen of over toegevoegde waarde. Door efficiënter om te gaan met de beschikbare ruimte creëert men heel wat meer arbeidsplaatsen op dezelfde ruimte. De huidige benuttinggraad van de Vlaamse bedrijventerreinen is veel te laag. Er wordt over het algemeen gebouwd in slechts één bouwlaag, elk bedrijf heeft een eigen ruime parking en grasperk rondom het bedrijf waardoor ze veel ruimte verspillen en slechts de helft van de bedrijfskavel effectief in gebruik is voor de eigenlijke bedrijfsactiviteiten. Door een goede inrichting verhoogt de benuttinggraad waardoor binnen dezelfde ruimte meer mogelijkheden aanwezig zijn voor economische ontwikkeling. Een hogere benuttingsgraad moet plaatsvinden op nieuw aan te leggen terreinen én op reeds bestaande terreinen. Tevens is er als gevolg van het intensiever gebruiken van de beschikbare ruimte minder behoefte aan nieuwe bedrijventerzones en blijft de open ruimte gespaard.

Nieuwe bedrijventerreinen

Er bestaan tal van ruimtebesparende maatregelen die zorgen voor een hogere benuttingsgraad:

*** Meerlagig bouwen:**

Niet alle bedrijfsactiviteiten hebben nood aan een directe toegang via het gelijkvloers, denk maar aan kantoren. Zelfs al is er ontsluiting noodzakelijk voor meerdere bouwlagen dan kan dit nog gebeuren door het realiseren van verschillende maaivelden. Niet alleen voor parkeergelegenheden, ook voor vrachtwagens bij opslag en distributie bedrijven. In het huidige beleid zijn meestal maximale bouwhoogtes opgelegd. Om intensief ruimtegebruik te stimuleren is het zinvoller om met minimale bouwhoogtes te werken.

Een voorbeeld van een bedrijventerreingebouw in twee lagen is het Laakcenter in Den Haag (zie foto website www.ggf.be). De tweede laag ligt negen meter boven de eerste. Ook de tweede laag is ontsloten voor vrachtverkeer door een ruime parking op het dak van de eerste bouwlaag.

*** Ondergronds bouwen:**

Bij een beleid waarbij een maximale bebouwingshoogte geldt biedt het ondergronds bouwen een oplossing. In stedelijke gebieden of bedrijventerreinen die een landschappelijke inplanting behoeven zijn maximale bouwhoogtes wel zinvol indien ze door in de hoogte te bouwen het uitzicht, de historische stad of het landschap, teveel verstoren.

*** Aaneengesloten bouwen:**

Eén van de oorzaken van de lage benuttinggraad op de huidige bedrijventerreinen is dat bedrijfsgebouwen solitair worden gebouwd. Door aaneengesloten bebouwing ontstaat een aanzienlijke verhoging van het bebouwde oppervlak. Netto zijn er meer bedrijfsactiviteiten te plaatsen terwijl de bruto-oppervlakte niet verandert.

*** Gemeenschappelijke voorzieningen:**

Hierbij gaat het om voorzieningen zoals laad- en loszones, parkings, groenvoorziening, waterzuivering of wateropslag, maar ook het gemeenschappelijk uitbouwen van bedrijfsrestaurants, ontspanningsmogelijkheden en vergader- en kantoorfaciliteiten. Door het aaneengesloten bouwen ontstaat een groter draagvlak om voorzieningen gemeenschappelijk uit te bouwen.

*** Medegebruik:**

Bedrijventerreinen worden vooral op weekdays tijdens kantooruren gebruikt. Andere activiteiten die doorgaans buiten kantooruren plaatsvinden kunnen in principe gebruik maken van de voorzieningen die er zijn. Het gaat hierbij onder andere over parkeerplaatsen, vergaderzalen en groengebieden. Activiteiten buiten kantooruren zijn bijvoorbeeld bijeenkomsten van verenigingen, recreatief gebruik van de groenvoorzieningen. In combinatie met collectief gebruik van voorzieningen wordt dit medegebruik (nog) toegankelijker voor bedrijven die er problemen mee zouden hebben om hun bedrijf open te stellen voor externe gebruikers.

*** Flexibel indelen van gebouwen:**

Het gebouw kan gemakkelijk worden aangepast aan nieuwe functies bijvoorbeeld bij verhuizing en overname door een nieuw bedrijf met andere eisen.

Maximale intensivering wordt bekomen door opgenoemde maatregelen te combineren. De gemeenschappelijke parkings en andere voorzieningen kunnen op het dak, ondergronds of in verdiepingen gebeuren. De mogelijkheden zijn steeds afhankelijk van de locatie en het soort bedrijf dat wordt beoogd. Bouwen in de stad is niet hetzelfde als in bedrijventerreinen of in landschappelijke gebieden. Wat voor een kantoor kan, kan niet altijd voor productiebedrijven en visa versa.

Door het beter concentreren van bedrijfsgebouwen en het gezamenlijk uitbouwen van voorzieningen wordt een ruimtelijke vorm geschapen om de milieubelasting te verminderen. Uitwisseling van energie- en materiaalstromen, als in een industrieel ecosysteem, het samenwerken op

gebied van personen- en goederenvervoer gebeurt efficiënter wanneer de bedrijven in elkaars nabijheid liggen.

Bedrijvenstad Fortuna www.bedrijvenstadfortuna.com

Dat met ruimte anders kan worden omgesprongen bewijst Bedrijvenstad Fortuna (zie foto website). Een inspirerend voorbeeld dat sinds een tweetal jaren in het Nederlandse Sittard wordt ontwikkeld. Het is een uiterst compact terrein met veel collectieve voorzieningen. Op een totale oppervlakte van 47 ha wordt ook 47 ha bedrijfsoppervlakte gecreëerd. Dat betekent dat hier 25 ha aan bedrijventerrein wordt gespaard ten opzichte van een gemiddeld bedrijventerrein. Dit wordt gerealiseerd door maatregelen als aaneengesloten en in meerdere bouwlagen te bouwen. Tevens is er een ondergrondse parkeergarage voorzien waarboven zich een centrale groenpartij en een gemeenschappelijk waterbekken bevindt. Tegelijkertijd wordt door het ter beschikking stellen van collectieve voorzieningen (horeca- en vergaderfaciliteiten, fitness, kinderdagverblijf) nogmaals ruimte bespaard. Ook wordt er aandacht besteed aan de effecten van bedrijvigheid op het milieu. Er is een gescheiden rioolstelsel, het centraal gelegen waterbekken wordt gebruikt als opslagbekken voor regenwater dat na filtering wordt gebruikt voor de sprinklerinstallaties, de toiletten en als proceswater. Beperking van het energiegebruik wordt gerealiseerd door duurzaam te bouwen. Een vaak gehoorde kritiek op Bedrijvenstad Fortuna is dat het niet werkt, bedrijven willen niet in een keurslijf worden gegoten. De verkoop van bedrijfspercelen loopt inderdaad niet vlot, maar ook bedrijfspercelen waar geen regels aan vasthangen gaan de laatste jaren slechter van de hand. In Nederland is in 2001 27,4 % minder bedrijventerreinen uitgegeven dan in 2000. Daarmee is voor het tweede achtereenvolgend jaar een forse daling te constateren ten opzichte van het recordjaar 1999. Volgens het Nederlandse Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) is de veroorzaker wellicht de huidige neergaande conjunctuur.

Bestaande bedrijventerreinen

Nieuwe bedrijventerreinen dienen zo intensief mogelijk te worden ingericht. Maar ook de ruimte op bestaande bedrijventerreinen moet beter worden benut. Bij herstructurering van bestaande bedrijventerreinen kan heel wat ruimte vrijkomen voor nieuwe bedrijven. Een bijkomend voordeel is dat de verouderde industrieterreinen opgewaardeerd worden en terug een aantrekkelijke werkplaats zijn.

Vele bedrijven beschikken over onbebouwde terreingedeelten die als reserve dienen voor eventuele uitbreidingen die er meestal niet komen. Door het beschikbaar stellen van die terreingedeelten kunnen meer bedrijfsactiviteiten op een bedrijventerreinen worden gehuisvest. Op de terreinen van Hoogovens Staal te IJmuiden is er zo'n 58 ha ongebruikte strategische reserve ontwikkeld tot het bedrijvenpark Business Park Ymond. Voor de nieuwe bedrijven is het interessant om zich daar te vestigen, wegens de reeds aanwezige haveninfrastructuur, de aansluiting op het wegennet, diverse energiebronnen en bestaande industriële netwerken. De resultaten zijn: een verbetering van de uitstraling van het gebied, het bevorderen van de werkgelegenheid (3000 extra arbeidsplaatsen) en het realiseren van rendement op de exploitatie van de grond. Bovendien is er door dit project een betere benutting van de reeds aanwezige voorzieningen (o.a. catering,

research en development).

In dit opzicht is het voor nieuw aan te leggen bedrijventerreinen interessanter om gemeenschappelijke reserveruimtes uit te bouwen in plaats van individuele uitbreidingsreserves. Niet meer gebruikte infrastructuur of te ruim opgezette infrastructuur (spoor, weg, water, middenbermen) dienen te worden opgeruimd en/of herontwikkeld tot nieuwe bedrijfslocaties.

Verlaten of te groot geworden gebouwen kunnen opnieuw als bedrijfsruimte ter beschikking worden gesteld. Door herstructurering/revitalisering ontstaat meer uitgeefbaar terrein en wordt de kwaliteit van het terrein opgevaardeerd. Dit betekent dat er minder uitbreiding nodig is. Tegelijkertijd wordt de werkgelegenheid ter plaatse gehouden en bijkomend gecreëerd.

Dat nog heel wat ruimte te vinden is op bestaande bedrijventerreinen wordt bevestigd door een studie van de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft berekend dat bij de herstructurering van 17 bedrijventerreinen, met een totale oppervlakte van 450 ha, er 70 ha nieuw uitgeefbaar bedrijventerrein ontstaat. Dat lukt door extensieve grondgebruikers in te krimpen, door te verdichten of te verhogen, door ontsluitingswegen te verplaatsen en het verplaatsen van bedrijven die niet noodzakelijk op een bedrijventerrein thuishoren. Met die maatregelen kan het openbaar domein worden heringericht en reestruimte benut voor nieuwe bedrijven.

In stedelijke gebieden wordt aan leegstaande solitaire (fabrieks)locaties vaak de economische functie onttrokken ten behoeve van de functie wonen (en kantoren). Dit hoeft niet altijd het geval te zijn. Niet-hinderlijke bedrijfsactiviteiten kunnen zonder probleem ingepast worden in deze stedelijke omgeving en vermijden dat buitenstedelijk gebied moet worden aangesneden. Een voorbeeld hiervan is de ARBED-site in Gent.

Delen van de (twee) oude ARBED-bedrijventerreinen worden ontwikkeld als woon- of parkgebied, het grootste gedeelte blijft evenwel behouden als bedrijventerrein. De stad Gent ontwikkelt de bedrijventerreinen. De stad Gent kiest de (ambachtelijke)

bedrijven op basis van een aantal criteria, zoals tewerkstelling, huidige zonevreemdheid, eventuele "social return", duurzaamheid, lokaal Gents karakter.

In de betreffende BPA's staan een aantal voorwaarden vast voor intensief ruimtegebruik:

* Minstens 70% van de totale bebouwbare oppervlakte moet in een eerste fase worden bebouwd. Het maximumbebouwingspercentage bedraagt 100%. Een inrichtingsschets is richtinggevend voor de organisatie van aaneengesloten bebouwing. Kantoren groter dan 100 m² moeten over ten minste 2 verdiepingen worden georganiseerd. Een eventuele conciërgewoning moet op de verdieping worden voorzien. Er wordt met minimum bouwhoogte van 6 meter gewerkt. Het is de bedoeling dat de bouwplannen in overleg met de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning worden opgemaakt en zo compact mogelijk worden vormgegeven.

* Groenvoorzieningen (ook bufferzones) worden op de percelen beperkt tot hoogstammige beplantingen langs de belangrijkste toegangsweg of gebundeld en aan de randen gekoppeld tot functionele gehelen met een meerwaarde voor de ruimere buurt.

* Een (grote) centrale gemeenschappelijke parkeerzone. Dit moet leiden tot een efficiënter ruimtegebruik per parkeerplaats (vergeleken bij aparte

kleinere parkeerzones per bedrijf). Om zo zuinig mogelijk met de beschikbare ruimte om te springen, zal er bovendien meerlaags moeten worden geparkeerd.

Meervoudig ruimtegebruik door overbouw van sporen of weg biedt interessante mogelijkheden.

Door overbouw wordt heel wat ruimte gecreëerd voor kantoor- en/of woningbouw. In het drukbevolkte Londen zijn in de jaren '80 een aantal stations herontwikkeld met vastgoed erboven en eromheen. Bijvoorbeeld het Charing Cross station (foto zie website www.ggf.be). Op een zeer kleine oppervlakte is 42 000 m² kantoor boven de perrons geplaatst in negen verdiepingen. Een deel van de bebouwing is naast de sporen gezet om aan te sluiten op de bestaande stad.

Brugge

Het inplanten van een headquarterszone in het waardevolle Chartreusegebied is allesbehalve een goed voorbeeld van duurzame ruimtelijke planning. Het is onverantwoord om in dit maagdelijk gebied te bouwen zonder eerst na te gaan of er geen alternatieven bestaan. Vooraleer uitbreiding buiten de stad aan de orde is, dienen de mogelijkheden te worden onderzocht voor het inrichten van nieuwe bedrijven op onderbenutte bestaande bedrijventerreinen en leegstaande locaties in het stedelijk weefsel. Er moet zoveel mogelijk worden ingebreed, met efficiënt ruimtegebruik, in plaats van nieuwe bedrijvenszones te ontwikkelen. Daarvoor dient eerst een inventaris te worden opgemaakt van de leegstaande en onderbenutte terreinen in de Brugse regio. Door het verdichten, revitaliseren en herstructureren van die terreinen en mogelijkheden in het stedelijk weefsel kunnen nieuwe bedrijven zich daar vestigen en wordt de open ruimte gespaard.

Ook een goed locatiebeleid is van belang. Niet elk bedrijf hoeft noodzakelijk gevestigd te zijn op een bedrijventerrein. Bedrijven met een niet-hinderlijk karakter kunnen worden ingepast in het stedelijk weefsel. Kantoorachtige bedrijvigheid is een typische activiteit die in een stedelijke omgeving thuishoort. Door het verplaatsen van kantoren en niet-hinderlijke bedrijven naar stedelijke gebieden komt heel wat plaats vrij op de bestaande bedrijventerreinen voor andere bedrijfsfuncties. Dit was één van de maatregelen van de gemeente Amsterdam om tot nieuw uitgeefbaar terrein te realiseren op bestaande bedrijventerreinen. Het inplanten van een headquarterszone in een open-ruimtegebied als het Chartreusegebied is dan ook geen toepassing van een goed locatiebeleid. En dit terwijl in Brugge nog heel wat locaties in de stad worden onderbenut. De stationsomgeving is zo'n onderbenutte ruimte en een voor de hand liggend alternatief voor de inplanting van de headquarterszone. Niet alleen wegens de ruimte die voorhanden is, centrumkant station 10 ha, maar de locatie is bovendien in Brugge het belangrijkste knooppunt van openbaar vervoer. Dat biedt het bijkomend voordeel dat de werknemers en de bezoekers met het openbaar vervoer kunnen komen en het bijkomend autoverkeer kan worden beperkt. De voorgestelde locatie, het Chartreusegebied, zou het tegenovergestelde teweegbrengen aangezien het moeilijk bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Het nadeel voor de werkgever is dat hij degene is die de kosten moet betalen voor de tijd dat de werknemers in de file staan. Volgens het Europees

Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" bedragen de filekosten van personenwagens zo'n 0,0069 euro per reizigerskilometer. Eén ritje van 1 persoon over 3 km kost bijgevolg 0,02 Euro. Vermenigvuldigd met het aantal werknemers betekent dit een zware kost.

Een keuze voor de stationsomgeving ligt in het verlengde van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat expliciet stelt dat nieuwe kantoorcomplexen bij voorrang moeten worden opgetrokken aan knooppunten van openbaar vervoer. Het Nederlandse ABC-locatiebeleid stemt hiermee overeen.

A-locaties zijn daarbij de 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 met een loketfunctie, kantoren dus die veel mensen aantrekken. In Nederland gelden voor A-locaties strikte beperkingen voor parkeren en parkeerplaatsen, juist met de bedoeling om het openbaar vervoer te promoten en het autoverkeer te ontraden. Indien dit ABC-locatiebeleid wordt toegepast op Brugge, is de stationsomgeving duidelijk een A-locatie en uitermate geschikt voor kantoren.

De stationsomgeving balanceert tussen de stadskern en de stadsrand, wat een erg aantrekkelijke werklocatie is. De binnenstad met zijn horeca, winkels, diensten,... Werknemers hebben de gelegenheid om zonder grote verplaatsingen (te voet, met de fiets of de bus) tijdens de middag of na het werk boodschappen te doen, kinderen ophalen... De stadsrand met groengebieden is een fijne ontspanningsplaats om even te ontsnappen van de drukke werksfeer.

Het inplanten van de headquarterszone in het Chartreusegebied zal een ongewenste impuls geven voor het ontwikkelen van andere activiteiten aan de periferie. Dit moet absoluut worden vermeden, zolang er nog ruimte in de bestaande stedelijke structuur aanwezig is, moet de open ruimte Groene Gordel gevrijwaard blijven. Vlaanderen, open en stedelijk...

Voor de stationsomgeving is een vijftal jaren geleden een plan uitgewerkt door Neutelings Riedijk Architecten. In het concept wordt verwezen naar de reusachtige potentie van de stad Brugge: 'Nieuwe grootschalige stedelijke functies, die in andere steden naar de periferie verdwijnen, kunnen in Brugge direct tegen het centrum aan een plaats vinden. Daarmee wordt de dreigende uitholling van het centrum een halt toegevoerd en ontstaat een nieuwe synergie, die de stad als geheel versterkt.'

Voor het deel van de centrumkant van het stationsgebied is een Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) opgesteld. Volgens dit BPA zal de parkeergarage worden omgebouwd tot gebouwen voor kantoren, woningen en een cinemacomplex. Hierdoor zou er dan zeggezegd geen plaats meer zijn voor een headquarterszone.

Het Groene Gordel Front en Bond Beter Leefmilieu zijn van mening dat met enige creativiteit en het toepassen van de principes van intensief ruimtegebruik een headquarterszone wel mogelijk is.

Momenteel worden in Brugge de eerste stappen gezet voor de bouw van het bioscoopcomplex aan het station. Door integratie van het bioscoopcomplex in de headquarterszone ontstaan heel wat mogelijkheden voor medegebruik van de ruimte en het uitbouwen van collectieve voorzieningen. Doordat de activiteiten van kantoren en cinemabezoek op een verschillend tijdstip gebeuren is gemeenschappelijk gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Filmzalen kunnen overdag worden gebruikt als zalen voor conferenties en

vergaderingen. Ook als het bioscoopcomplex er niet komt is medegebruik van de ruimte mogelijk bijvoorbeeld door vergaderzalen, sport- en ontspanningsruimten 's avonds open te stellen voor verenigingen. Door medegebruik wordt vermeden dat dit stadsdeel buiten de kantooruren een doodse plaats wordt zoals dit in de kantoorwijk Brussel Noord het geval is. Medegebruik zorgt voor een levendige stad, ook 's avonds en in de weekends. Niet alleen de ruimte van de stationsomgeving zelf is onderbenut ook de ruimte die de sporen innemen kan efficiënter worden gebruikt. Door overbouw van de sporen ontstaan nieuwe bebouwbare oppervlakten die ingevuld kunnen worden met kantoor- en/of woonfuncties.

Bij het bouwen van de headquarterszone dient zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met een duurzame inrichting waarbij de milieubelasting minimaal is. Door de juiste bouwmaterialen en efficiënte zonwering kan al heel wat energie voor verwarming en koeling worden bespaard. Opgevangen regenwater dient een nuttige toepassing te krijgen bijvoorbeeld als sanitair water.

Afbakening regionaal stedelijk gebied Brugge

Ondertussen heeft men (wie dat geheime AFBAKENINGS-genootschap ook moge zijn...) beslist dat het Chartreusegebied binnen het 'virtuele regionaal stedelijk gebied Brugge' ligt.

Het Groene Gordel Front in Brugge en Ommeland en de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen betreuren deze beslissing en hadden liever gehad dat het Chartreusegebied buitengebied zou blijven.

Maar waar de Groene Gordel van Brugge en Ommeland ook ligt : in binnen- of buitengebied; "voor de bevolking van Brugge en Ommeland & voor de toekomstige generaties dient

het bewaard te blijven". Het Groene Gordel Front en de Bond Beter Leefmilieu pleiten dus voor integraal behoud en maximale bescherming. Zonder een hoogwaardige streep

headquarters-industrie er door te trekken ! De mooiste poort-functie voor Brugge blijft haar Groene Gordel.

De grote uitdaging is dat de ruimtelijke planning in de eenentwintigste eeuw durft loskomen van de gesloten achterkamertjes van de politiek en samen met de betrokkenen het dialogale proces van duurzaamheid durft opstarten. Wij reiken opnieuw de open groene gordel hand...

- [situering: een open ruimte groene gordel charter voor de Gecoro](#)
- [duurzame bedrijventerreinen](#)
- [algemene principes intensief ruimtegebruik](#)
- [nieuwe bedrijventerreinen](#)
- [bestaande bedrijventerreinen](#)
- [bouwen boven sporen - stations](#)
- [case study: Brugge](#)
- [meer info](#)

Situering: een open ruimte groene gordel-charter voor de Brugse GECORO

Naar aanleiding van de langverwachte bijeenkomst van de Brugse GECORO (gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening) op 1 juli 2003 boden het Groene

Gordel Front in Brugge en Ommeland & Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen graag hun "Groene Gordel Charter" aan aan de Gecoro-leden en de lokale actoren. Eerder hadden we al het 'Chartreuse-memorandum' en het 'Lappersfort-manifest' (zie oa. voorstel communicatieraad www.ggf.be). Met dit "open ruimte Groene Gordel Charter" doen we een ultieme oproep aan de betrokkenen om de open ruimte Groene Gordel van Brugge en Ommeland integraal te bewaren. Zoals steeds willen wij niet aan de kant staan maar bieden wij constructieve ideeën en duurzame voorstellen voor werkgelegenheid en eigentijdse ruimtelijke planning aan. Opdat we er samen beter van worden ...

[top www.ggf.be](http://www.ggf.be) <http://www.regiobrugge.be/newsread.php?sid=1&aid=198>

Graag een neen-reply indien U geen GGF-communicatie wenst

De stad ademt in wat wij uitademen, laat het in hemelsnaam liefde zijn. (Italo Calvino)