

INSPRAAKREACTIE OP HET KENNISGEVINGSDOSSIER

1. PLAN-MER RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE. Scopingnota Projectnr 246157 leidt tot fundamentele kritiek.

Betreffende afbakening beantwoordt, noch in haar algemeenheid noch in detail, aan de doelstelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om een TRENDBREUK te realiseren met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling.

Deze trendbreuk beoogt de versterking van de buitengebieden en het tegengaan van de versnippering door een optimaal gebruik en beheer van de stedelijke structuur.

Drie voorafgaande opmerkingen :

1. Zelfs voor niet-specialisten is het duidelijk dat Vlaanderen qua ruimtelijke ordening een achtergebleven gebied is. Dat de bevoegde overheid een TRENDBREUK vooropstelt is niet meer dan redelijk.
2. Deze TRENDBREUK is niet enkel redelijk, maar ook dringend en onvermijdelijk. Vlaanderen is geen economisch/ecologische enclave in een wereld waar de have-nots tegen een nooit gezien tempo hun welvaart annex ecologische voetafdruk aan het vermeederen zijn. Gezien de precaire staat van de planeet is er in de toekomst enkel nog ruimte voor pijnlijke Zero Sum Games bij onderhandelingen over grensoverschrijdende voetafdrukken. Kyoto was maar een eerste schermutseling. Vlaanderen moet zonder verwijlen in velerlei opzicht –ook ruimtelijk- orde op zaken stellen.
3. Het valt te betreuren dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de wervende metafoer ‘Vlaanderen open en stedelijk’ niet omgezet heeft in ambitieuze, transparante, becijferde doelstellingen. Er is immers geen sprake van een TRENDBREUK indien een vadsige overheid vrede blijft nemen met ontwikkelingen waarbij Vlaanderen iets minder snel en iets minder chaotisch dan in het verleden wordt volgebouwd en doorgesneden.

Beoordeling van het plan-MER bij de afbakening van het Regionaalstedelijk Gebied Brugge.

Er is geen becijferde balans (in aantal hectaren) opgemaakt van enerzijds de grondinname door de talrijke in het plan-MER vermelde bestemmingswijzigingen in verband met wonen, bedrijvigheid, recreatie, enz....., en anderzijds van de bestemmingswijzigingen die de groene gordel rond Brugge versterken. Maar het is wel duidelijk dat de balans zwaar doorslaat in de richting van bijkomende bebouwing en druk op de open ruimte. Dit is flagrant in tegenstrijd met de door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vooropgestelde TRENDBREUK.

Wat de keuze voor een mogelijke locatie van een commercieel project met compleet gesponsord voetbalstadion betreft (de formulering in het plan-MER ‘een voetbalstadion met bijhorend commercieel programma’ is foutief en misleidend : het voetbalstadion hoort als

pure lobby-investering bij het geplande shoppingcomplex en niet omgekeerd), is het maar al te duidelijk dat de vooropgestelde locatie in Loppem **niet** beantwoordt aan de geest en inzonderheid aan de TRENDBREUK-doelstelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De oplossing die door de Vlaamse Bouwmeester werd aangereikt -aanpassing en renovatie van het Breydelstadion te Sint-Andries en integratie van dit stadion in een multifunctioneel project- beantwoordt wel aan de principes van het RSV en ondermeer aan de doelstelling 'het tegengaan van de versnippering door een meer optimaal gebruik en beheer van de stedelijke structuur'.

Zal de door de Vlaamse Bouwmeester voorgestelde aanpassing en integratie gemakkelijk zijn? Volstrekt niet. Maar wie gelooft dat een ruimtelijke TRENDBREUK (als onderdeel van een veel ruimer maatschappelijk transformatieproces) kan gerealiseerd worden binnen een knusse financiële en organisatorische comfortzone maakt zich illusies.

Dat de promotoren van een commercieel project tientallen miljoenen Euro sponsorgeld over hebben om een inplanting op een trendbevestigende locatie te forceren, zou degenen die in Vlaanderen verantwoordelijk zijn voor ruimtelijke ordening, tweemaal moeten doen nadenken.

Welke visie moet de voorrang krijgen als het om ruimtelijke ordening gaat? De visie die verrat is in het Structuurplan Vlaanderen of de visie van een uitgekookte marktspeeler?

Groen vzw vraagt dat de verschillende voorgestelde projecten getoetst worden aan de doelstellingen en principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en dat de projecten die daarmee strijdig zijn geschrapt worden.

2. Het PLAN-MER RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE. Scopingnota Projectnr 246157 is griefhoudend voor omwonenden van het Chartreusegebied en van het gebied Oostkampse Baan.

Het zal immers aanzienlijke implicaties op hun leefomgeving hebben.

Niet limitatief kan gewezen worden op:

- De verkeersstromen die door de inplanting van het bedrijventerrein, het winkelcentrum, het voetbalstadion en de bouw van gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen ontstaan.

Door de zeer goede autobereikbaarheid (en slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer) zorgt de aanzienlijke tewerkstelling in het plangebied voor een dagelijkse toestroom en terugkeer van personeel.

In het gebied voor wegenis wordt de aanleg van op- en afrittencomplexen voor de N31 voorzien. In dit gebied voor wegenis zijn eveneens een P+R parkings toegelaten.

Daarenboven wordt de bouw van een station – alhoewel weinig realistisch om financieel-economische redenen – toegelaten in het agrarisch gebied met in overdruk een blauwe rand. Het plan stelt dat ook ruimte moet geboden worden voor de nodige stationsondersteunende activiteiten (o.a. parking, busstopplaats).

De aanleg van de bijkomende wegen- en spoorinfrastructuur brengt een grote passage met zich mee. Het landelijk en rustig karakter van de woonomgeving van de omwonenden wordt hierdoor onherroepelijk teniet gedaan. Bovendien vrezen omwonenden de onteigening van woningen wanneer het station zal worden gebouwd.

- Het toenemende autoverkeer zal zorgen voor een grotere luchtvervuiling door de aanwezigheid van een aanzienlijke hoeveelheid klein stof. De bewoners van het plangebied zullen hiervan het slachtoffer zijn.
- De inplanting van een voetbalstadion, een winkelcentrum, een bedrijventerrein, gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, de bouw van een stationhalte, alsook het toenemende autoverkeer zorgen voor een grote geluidsoverlast.

De rust die omwonenden nu genieten wordt hierdoor ernstig verstoord.

- Op vandaag kijken de tuinen van sommige woningen uit over de landelijke velden. Het Plan-MER plant in die achterliggende velden een bedrijventerrein waarvan de gebouwen volgens de stedenbouwkundige voorschriften een minimale hoogte van 18m dienen te hebben. Bovendien dient minstens één gebouw een minimale hoogte te hebben van 27m. De bedoeling is immers een zeer goede zichtbaarheid te creëren vanaf de E40. Ook het voetbalstadion en het winkelcentrum zullen een enorme impact hebben op het landschappelijk uitzicht.

Omwonenden zullen rechtstreeks zicht hebben op deze hoge gebouwen, waardoor de negatieve visuele impact aanzienlijk is.

- Het bedrijventerrein, het winkelcentrum en het voetbalstadion zijn zones waarin geen bewoning is toegelaten en die aldus gedeeltelijk 's avonds en in het weekend volledig verlaten zullen zijn. Geen enkele sociale controle is mogelijk. Op die manier wordt het onveiligheidsgevoel in de hand gewerkt.
- Volgens de stedenbouwkundige voorschriften m.b.t. het bedrijventerrein kunnen SEVESO-bedrijven worden toegelaten. Er bestaat aldus voor de omwonenden steeds een risico op zware ongevallen.
- Al de bovenvermelde elementen brengen tevens de vrees mee voor de omwonenden dat hun woningen aanzienlijk in waarde zullen verminderen.

Groen vzw vraagt in het Plan-MER de opname van een studie die de mogelijke waardevermindering van de eigendommen van de omwonenden in kaart brengt, alsook een studie van de mogelijke financiële gevolgen voor de hele woonkern Loppem, in het bijzonder de te voorspellen negatieve gevolgen voor de plaatselijke handel.

Het Chartreusegebied en het gebied Oostkampse Baan zijn landschappelijk een nog vrij gaaf en goed aaneengesloten open gebied aan de zuidelijke rand van Brugge.

Door onder meer de inplanting van een gemengd regionaal bedrijventerrein en gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, alsook door de inplanting van een winkelcomplex en een voetbalstadion, wordt deze open ruimte aangetast.

Groen vzw is van oordeel dat de bepalingen en de doelstelling van het plan regelrecht ingaan tegen haar statutair doel inzake het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van de open ruimte in het arrondissement Brugge.

**3. PLAN-MER RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE.
Scopingnota Projectnr 246157 geeft een verkeerde invulling aan het Chartreusegebied door de bepalingen uit het GRUP Chartreuse over te nemen.**

Het besluit houdende definitieve goedkeuring van het GRUP Chartreuse waarvan in huidige procedure bij de Raad van State door Groen vzw de vernietiging gevraagd wordt, heeft als voorwerp de ontwikkeling van een hoogwaardig regionaal gemengd bedrijventerrein in het open Chartreusegebied.

Het betreft een onwettige voorafname op het afbakeningsproces van het regionaal stedelijk gebied Brugge om de ontwikkeling van het bedrijventerrein in de groene gordel rond Brugge op korte termijn mogelijk te maken.

In de Scopingnota van het kennisgevingsdossier wordt daar geen melding van gemaakt.

Groen vzw vraagt het dossier aan te vullen met de vermelding van bovenstaande juridische onzekerheid inzake het GRUP Chartreuse.

Het GRUP Chartreuse is in strijd met verschillende bepalingen van het RSV

1. Het concentreren van kantoren aan knooppunten van het openbaar vervoer

In het GRUP Chartreuse heeft men duidelijk ervoor gekozen het bedrijventerrein te lokaliseren aan de belangrijkste verkeersaders: de N31 (in het oosten), de E40 (in het zuiden en het westen).

Er is aldus een prima autobereikbaarheid (in het bijzonder via het op- en afrittencomplex van de E40).

Dit maakt een schending uit van het RSV waarin bepaald wordt dat kantoorvoorzieningen geconcentreerd worden op belangrijke knooppunten van het openbaar vervoer.

Het RSV bepaalt in het richtinggevend deel (p. 366):

“Kantoorvoorzieningen zijn activiteiten met een groot aantal arbeidsplaatsen per oppervlakte-eenheid en dus met een dicht ruimtegebruik. Dergelijke voorzieningen genereren niet te verwaarlozen verkeersstromen. Daarom worden deze voorzieningen zoveel als mogelijk geconcentreerd op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer”.

Volgens het RSV dient de inplanting van kantoren die veel mensen aantrekken te gebeuren op locaties die perfect bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en gelegen zijn aan knooppunten van openbaar vervoer (de zogenaamde A-locaties). Dit ontraadt immers het autoverkeer.

Het Chartreusegebied is geen dergelijke locatie.

Artikel 19 §3 van het decreet van 18 mei 1999 stelt dat van de richtinggevende bepalingen van het RSV niet kan afgeweken worden

“tenzij 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”.

De Vlaamse Regering trachtte de afwijking van het RSV in het voorlopig vastgestelde GRUP Chartreuse te motiveren. Deze motivering was evenwel onvoldoende.

Zo stelt Vlacoro in haar advies dd. 25 oktober 2005 (p. 7):

“(…) adviseert Vlacoro de Vlaamse regering tot een ruimere motivering van de keuze voor deze locatie Chartreuse als een hoogwaardig bedrijventerrein voor kantoorachtigen, vooral in vergelijking met de stationsomgeving (A-locatie) waar nu en vooral in de nabije toekomst, heel wat potenties (zullen) voorhanden zijn”.

Ook verder in het advies bepaalt Vlacoro in antwoord op de bezwaarschriften in het kader van het openbaar onderzoek ingediend door de Bond Beter Leefmilieu en Groen vzw (p. 9):

“Vlacoro wijst erop dat de aangehaalde bepalingen van het RSV richtinggevend zijn, zodat aanvaardbare afwijkingsredenen kunnen worden opgegeven zoals vereist door art. 19 §3 van het decreet van 18 mei 1999.

Vlacoro adviseert de Vlaamse regering tot een ruimere motivering van de keuze voor deze locatie Chartreuse als een hoogwaardig bedrijventerrein voor kantoorachtigen. Ook de voorwaarden inzake behoefte-onderzoek en meerwaarde-creatie dienen beter te worden uitgewerkt”.

Een bijkomend locatie-onderzoek was noodzakelijk, hetgeen is gebeurd en werd opgenomen in de motiveringsnota locatiekeuze hoogwaardig gemengd regionaal bedrijventerrein (GRUP Chartreuse – Brugge van februari 2006).

In deze motiveringsnota wordt echter niet grondig uitgelegd waarom een goede autobereikbaarheid van essentiële betekenis is.

Er wordt o.a. vermeld:

“Het belang van een goede ontsluiting door het wegennet wordt onderstreept door de verwachting dat de aard van de activiteiten op de zone voor hoogwaardige activiteiten ertoe zal leiden dat de personeelsleden zich vaak en vlug moeten verplaatsen” (p. 6).

Er wordt geenszins verklaard waarom de activiteiten in het plangebied er voor zullen zorgen dat het personeel zich vaak en vlug zal moeten verplaatsen. Belangrijker nog, er wordt niet gemotiveerd waarom deze regelmatige en vlugge verplaatsing niet per openbaar vervoer zou kunnen gebeuren (de specifieke autogerichte nood wordt niet verklaard).

Er wordt geen uitleg verschaft omtrent het begrip: *“bedrijven met specifieke autogerichte noden”*.

In de motiveringsnota wordt wel ingegaan op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer:

“Het belang van een goede aansluiting op het autowegennet betekent uiteraard niet dat de ontsluiting door het openbaar vervoer niet van betekenis zou zijn. Het spoorwegstation van Brugge ligt op 5 km. Twee buslijnen (...) komen langs de voorgestelde zone (Heidelbergstraat) en rijden naar het station van Brugge. Over de toekomstige ontsluiting via buslijnen zijn al gesprekken gevoerd met De Lijn.

Aangezien de voorgestelde zone gelegen is langs een spoorlijn (Brugge-Kortrijk), bestaat bovendien de mogelijkheid om hier een (klein) spoorwegstation te bouwen en een treinverbinding (light rail) uit te bouwen naar het Brugs station (...)” (p.11).

Aangezien men slechts spreekt over een toekomstige ontsluiting via buslijnen en de mogelijkheid om een klein spoorwegstation te bouwen, maar er nog geen concrete plannen zijn, is het nog niet zeker dat er in het plangebied een knooppunt van openbaar vervoer zal komen te liggen (hetgeen het RSV nochtans vereist voor kantoorvoorzieningen).

De Vlaamse Regering heeft trouwens duidelijk niet de bedoeling om de openbaar vervoersmogelijkheden in het plangebied te ontwikkelen en aldus een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verzekeren:

“De gewenste innovatieve functies, zoals research en development, innovatie- en kenniscentra, telecommunicatie en dergelijke meer, stellen specifieke eisen aan de vestigingsplek. Dergelijke functies hebben nood aan een autogerichte locatie, dit omwille van de nood aan snelle uitvalsmogelijkheden en door een lage bezoekersafhankelijkheid. Bijgevolg wordt vanuit de gewenste functies niet primordiaal gezocht naar een openbaarvervoerslocatie” (toelichtingsnota bij GRUP Chartreuse p. 6).

Tot slot dient erop gewezen te worden dat Vlacoro sterk de nadruk legt op een vergelijkend onderzoek met de stationsomgeving (A-locatie) en dat daaruit dient te blijken dat het Chartreusegebied het meest geschikt is.

In de motiveringsnota bij het plan staat te lezen:

“De bedoeling is om, overeenkomstig de doelstellingen van het RSV, de Stationsomgeving te versterken en de stedelijkheid ervan optimaal te benutten. Dit vertaalt men in een gemengde bestemming (bewoning, kantoren, horeca, handel, recreatie, cultuur, ...) (...). Overigens is, voor de beoogde activiteiten die gekenmerkt zijn door de nood aan snelle uitvalsmogelijkheden en door een lage bezoekersafhankelijkheid, een goede autobereikbaarheid belangrijker dan een goede spoor-bereikbaarheid.

(...) de Stationsomgeving zal worden uitgebouwd als toplocatie voor kantoren en grootschalige voorzieningen. (...). Het gaat steeds over functies die een hoge tewerkstellingsgraad en hoge bezoekersafhankelijkheid bezitten.” (p.16).

In de stedenbouwkundige voorschriften in het GRUP Chartreuse (bijlage II) staat in artikel 1 inzake het gemengd regionaal bedrijventerrein:

“Het hoogwaardig gemengd regionaal bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven van regionaal belang met de volgende hoogwaardige hoofdactiviteiten:

- *onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten*
- *dienstverlening*
- *kantooractiviteiten”.*

Volgens het RSV zijn kantoorvoorzieningen activiteiten met een groot aantal arbeidsplaatsen. Het bedrijventerrein in het plangebied zal een hoge tewerkstellingsgraad met zich meebrengen. De stationslocatie is aldus conform de motivering van de Vlaamse Regering de meest geschikte plaats.

De Vlaamse Regering hanteert in de nota nog steeds geen uitgebreide motivering waaruit concrete onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of dringende sociale, economische of budgettaire redenen blijken.

2. Behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden

Het GRUP Chartreuse legt zeer sterk de nadruk op het ontwikkelen van parkgebied. Daarvoor moet maar liefst 7,4 ha natuurgebied verdwijnen (toelichtingsnota bij het plan p. 39) en 2 ha bos.

Het voorliggend plan grijpt op een drastische wijze in op de groene gordel rond Brugge en hypothekeert daarmee het behoud en de verdere ontwikkeling in functie van de natuur- en

landschapswaarden. Het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden worden tegengewerkt.

In haar advies dd. 25 oktober 2005 stelt Vlacoro (p.10):

“Vlacoro wijst wel op de in het GRUP voorziene ontbossing van een deel van het openbaar bospatrimonium en vraagt ook de nodige aandacht voor een goede fysieke boscompensatie naar aanleiding van de vergunningverlening”.

Het GRUP Chartreuse schendt het RSV die bepaalt dat stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden dienen behouden te worden, meer nog verder dienen ontwikkeld te worden.

Het RSV stelt in de richtinggevende bepalingen (p. 372):

“Omwille van hun belang voor de stedelijke leefbaarheid moeten de stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden worden behouden en ontwikkeld. Concreet betekent dit dat in de randstedelijke groengebieden de mogelijkheid moet bestaan dat de overheid (Vlaams Gewest, provincie of gemeente) - op basis van de visie voor het stedelijke gebied - ruimte voorziet voor de aanleg van speelbossen en -parken. Ook kan de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke gebieden worden verbeterd door de relatie met de rivier- en beekvalleien die onderdeel uitmaken van het stedelijk gebied te herwaarderen. Het is logisch om deze component van het fysisch systeem ook hier als ruimtelijk structurend element te beschouwen en er te streven naar het herstel van de ecologische verbindingfunctie.”

Van de richtinggevende bepalingen van het RSV kan niet afgeweken worden, *“tenzij 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”* (artikel 19 §3 decreet van 18 mei 1999).

Het verwijderen van 7,4 ha natuurgebied is in ieder geval een aanleiding om de duurzame ontwikkeling van het Chartreusegebied in het gedrang te brengen.

De Vlaamse regering kan aldus zelfs met een uitgebreide motivatie, die evenwel niet voorhanden is, niet afwijken van de bovenvermelde bepaling van het RSV.

3. Gedeconcentreerde bundeling

Door de bestreden beslissing wordt een bedrijventerrein opgericht in het groene randgebied rond Brugge, waar geen enkele stedelijke infrastructuur voorhanden is.

Het GRUP Chartreuse behelst een stedenbouwkundig concept voor een bedrijventerrein dat gericht is op zichtlocaties en autobereikbaarheid, waarbij torenhoge 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.

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

Het RSV stelt inzake de ontwikkeling van stedelijke gebieden in haar richtinggevend deel (p. 334):

“een gericht en doordacht verweven en bundelen van functies en activiteiten en een goed gebruik en beheer van de bestaande stedelijke voorzieningen en infrastructuur”.

Ook in het informatief gedeelte van het RSV staat het volgende vermeld (p. 286):

“Kantoren zijn dé stedelijke voorzieningen voor concentratie bij uitstek. Bovendien produceren zij niet te verwaarlozen verkeersstromen. Het gaat immers om een dicht ruimtegebruik. (...) Deze ruimtebehoefte richt zich niet naar bedrijventerreinen, maar is te situeren in verwevenheid met andere functies in stedelijke gebieden”.

Van de richtinggevende bepalingen van het RSV kan niet afgeweken worden, *“tenzij 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”* (artikel 19 §3 decreet van 18 mei 1999).

Uit de motiveringsnota blijkt voornamelijk als reden naar voor gebracht te worden dat het bedrijventerrein niet kan ingebed worden in de *“ouderwetse”* stationsomgeving, alsook dat deze locatie niet zou passen bij het *“imago”* van een dergelijk hoogwaardig bedrijventerrein.

Vb.:*“Deze gebruikersgroep van gebouwen met het uiterlijk van een traditioneel kantoorgebouw (...) zoeken een zichtlocatie in het groen als imagobuilding”* (p.16).

De Vlaamse Regering vermeld in haar motivering noch onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften, noch de vereiste dringende redenen die kunnen aantonen waarom het voorziene bedrijventerrein niet binnen de bestaande stedelijke voorzieningen kan ingebed worden.

***In strijd met het decreet op het natuurbehoud en het natuurlijk milieu
(21/10/97)***

Het GRUP Chartreuse legt zeer sterk de nadruk op het ontwikkelen van parkgebied.

Daarvoor moet 7,4 ha natuurgebied verdwijnen ("ruimteboekhouding" in bijlage III bij het plan) en 2 ha bos.

Het voorliggende plan grijpt op een drastische wijze in op de groene gordel rond Brugge en hypothekeert daarmee het behoud en de verdere ontwikkeling in functie van de natuur- en landschapswaarden. Daardoor worden het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden tegengewerkt.

Door het oprichten van een bedrijventerrein en de bijhorende voorzieningen in de groene gordel rond Brugge, waarbij 7,4 ha natuurgebied wordt verwijderd, is het GRUP Chartreuse in strijd met het Natuurbehoudsdecreet.

De bestreden beslissing schendt artikel 8 van het Natuurbehoudsdecreet die stelt:

"De Vlaamse Regering neemt alle nodige maatregelen 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".

Een verdere achteruitgang van de toestand van het milieu moet door de Vlaamse Regering worden tegengegaan. Zij moet niet alleen een kwantitieve, maar ook een kwalitatieve achteruitgang van natuur- en landschapswaarden voorkomen.

In strijd met het subsidiariteitsbeginsel.

De **locatiekeuze** van het voorliggend plan is niet gebeurd op basis van een afweging op gewestelijk niveau binnen het kader van het RSV, maar wel **op basis van** een doorvertaling van **een politieke beslissing van een lokaal bestuur**.

Het **onderzoeken van alternatieven** is in het voorliggend plan **duidelijk niet gebeurd**.

Indien dit wel zou gebeurd zijn, dan zou zonder enige twijfel gebleken zijn dat er alternatieven te vinden zijn in het ontwikkelen van de Brugse stationsomgevingen en het verdichten van bestaande bedrijventerreinen.

Groen vzw vraagt bovenstaande strijdigheden en schendingen door het GRUP Chartreuse in de richtlijnen te vermelden en daar de passende conclusies uit te trekken voor een betere invulling van dit deel van de groene gordel, conform de principes en doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Bv. Het Chartreusegebied als buitengebied invullen.

Groen vzw vraagt tevens te onderzoeken in welke mate sommige van de bovengenoemde schendingen tevens kunnen ingeroepen worden voor de plannen van de inplanting van een voetbalstadion en van een winkelcomplex in het gebied Oostkampse Baan of in andere open-ruimte gebieden.

Groen vzw vraagt duidelijke garanties voor de versterking van de Groene Gordel. Flinterdunne groene aaneenschakelingen zijn geen optie.

Groen vzw vraagt naar een behoeftenstudie die meer kantoorruimte verantwoord en daaraan gekoppeld voorstellen tot alternatieve sites die de groene gordel niet uithollen.

4. PLAN-MER RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE. Scopingnota Projectnr 246157 schiet tekort inzake de benadering van de volksgezondheid, het duurzaamheidsprincipe en methode van beoordeling.

Het milieudomein “klimaat” ontbreekt als beoordelingscriterium. Zeker in het licht van Kyoto-normen is dit een element dat zwaar zou moeten doorwegen. Ook de schadelijke ontwikkeling en verspreiding van fijn stof wordt door de in het plan voorgestelde autolocaties in de hand gewerkt in een gebied waar de wettelijke Europese normen reeds regelmatig overschreden worden.

Het negeren van de klimaatdoelstellingen door ruimtelijke planningsprocessen is een praktijk die hoe dan ook onverenigbaar is met de doelstelling van duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Groen vzw vraagt het milieudomein “klimaat” toe te voegen bij de beoordeling van projecten.

De negatieve relatie op de volksgezondheid door hoge concentraties vuiluitstoot wordt vandaag maatschappelijk algemeen aanvaard.

Groen vzw vraagt dat het belangrijk item als volksgezondheid en de effecten door megaprojecten volwaardig zouden worden onderzocht.

5. PLAN-MER RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE. Scopingnota Projectnr 246157 is te sterk beïnvloed door de privébelangen van Uplace, promotor van een grootschalig winkelcomplex. De plannen moeten voor verscheidene facetten herbekeken of aangevuld worden.

Louter privébelangen mogen geen aanleiding zijn tot een ultieme wijziging van de grenzen van het regionaalstedelijk gebied Brugge ten koste van een goede ruimtelijke ordening. Tot op heden is de planvorming voor de optie “Oostkampse Baan” op een volstrekt niet-transparante, niet-participatieve en demagogische manier gebeurd, waarbij één en slechts één private investeerder een perverse en egocentrische rol speelt en daarbij de voetbalwereld inschakelt en misbruikt als naïeve militant. Wij stellen dan ook dat de planvorming een democratische basis mist en als dusdanig geen rechtsgeldige basis kan vormen voor de goedkeuring van welk plan dan ook.

De locatiekeuze van het voorliggend plan is niet gebeurd op basis van een afweging op gewestelijk niveau binnen het kader van het RSV, maar wel op basis van een opdringerige financiële macht. Dit is in strijd met het subsidiariteitsbeginsel.

Groen vzw vraagt een herformulering van het stadionvraagstuk. Het voorstel voor een nieuw winkelcentrum op een perifere locatie moet hoe dan ook geschrapt worden uit het

formuleren van alternatieve antwoorden op het stadionvraagstuk. Op basis van dit bijgestelde uitgangspunt (geen nieuw shoppingcenter) zouden de genoemde, zogenaamd onderzochte, locaties opnieuw onderzocht moeten worden.

Verder kan de vraag gesteld worden of regio Brugge een behoefte heeft aan een voetbalstadion van 40 000 zitplaatsen. Ook hier is geen enkele officiële studie voor handen. Het ware wenselijk moest de Vlaamse en/of federale overheid overgaan tot een behoeftestudie van moderne stadions in België.

Deze behoeftestudies lijken ons stap 1, vooraleer men locatiealternatieven begint uit te werken in de MER.

Groen vzw vraagt eerst de nodige behoeftestudies uit te voeren, vooraleer men locatiealternatieven in overweging neemt in het Plan-MER. Bij de grootschaligheid van deze projecten is het noodzakelijk dit eerst uit te voeren.

Als men de 5000 parkeerplaatsen in een parkeertoren bouwt, wordt de behoefte naar minimale oppervlakte gereduceerd tot 11 à 12 ha, wat de locatiebehoefte op 18 ha brengt. Het winkelcentrum wordt in vraag gesteld, wat ook 4 ha inneemt.

Groen vzw vraagt dat de studie onder het principe van efficiënt-ruimtegebruik zou worden uitgebreid met kleinere locaties (14 ha i.p.v. 29,6 ha).

Woonfuncties en leefbaarheid in de onmiddellijke sfeer van megacomplexen (Oostkampse Baan en Chartreuse) worden onvoldoende gewogen in de scopingnota. De motivering is te zwak om de garanties te bieden over leefbaarheid.

Groen vzw vraagt de motivering van de alternatieven op het gebied van leefbaarheid (leefmilieu, volksgezondheid...) ernstig te nemen en grondiger uit te werken.

De vraag rijst of de studie over de mobiliteit al te gronde gevoerd is. Ook welke kosten er zullen ontstaan om het verkeer (en sluisverkeer) in goede banen te leiden met minimale overlast voor de lokale bevolking.

Groen vzw vraagt naar een meer gedetailleerde studie naar mobiliteit ten gevolge van het project stadion met winkelcentrum.

De impact op de waterhuishouding is geen ondersteunend criterium.

Men beoogt hierin enkel de kwantiteit van oppervlakte- en grondwater. De kwaliteit van water is niet aan de orde. Inherent aan megacomplexen met piekmomenten is de zeer sterke concentraties van vervuilde hemelwaterafstromingen en infiltraties ondermeer door neerslagpartikels van uitlaatgassen en slijtage van autobanden. Hierbij dient ondermeer de impact te worden geëvalueerd van beschermde en kwetsbare gebieden (mbt flora en fauna) in de directe omgeving. Het niet weerhouden van de impact op de waterhuishouding ondermijnt onzes inziens een objectief locatieonderzoek. Ondermeer voor de site Oostkampse Baan is dit een markant gegeven.

Over bronbemalingen en gevoelige grondwaterpeilschommelingen (waar trouwens niets over wordt gezegd) kunnen belangrijke consequenties inhouden voor de aan watergerelateerde flora (achterste deel kasteelpark van Loppem - site met oudste eiken van de zandstreek, echte gele dovenetel, boskortsteel, keverorchis enz). Grondwaterpeilverlagingen zullen nitrificatie veroorzaken van natte biotopen (oa hooilanden) met onherstelbare schade . Het doorbreken

van de alluviale kleistrook die strekt van de wijk de Rietmeers vanaf de oude omwalling hof ter Steelant (met trouwens kweloverloop op riolering - Loppem dorp) tot het natuurlijke bergingsbekken Wilgenbroeken (zie bodemkaarten) zullen ongetwijfeld nefaste gevolgen hebben voor de aan watergerelateerde planten en dieren door een verstoorde waterhuishouding (leegloop) van het achterste parkdeel (zeer waardevol volgens BWK)

Groen vzw vraagt dat er een screening gebeurt over de impact van de waterhuishouding zowel op kwaliteit en kwantiteit per locatie.

Binnen het kader van het Integraal Waterbeheer is er de erkenning van valleigebieden als locaties voor ruimte voor water. De locatie Oostkampse Baan ligt in de vallei van de Marsbeek. De Marsbeek vormt er min of meer de natuurlijke grens met de gemeente Oostkamp binnen de site. Opvallend bij hevig of langdurig regenweer is dat de Marsbeek soms uit haar oevers treedt. Het gebied wordt gekenmerkt met structuren van oude graslanden (permanent historisch grasland). Slinken (verlande grachten) en depressiezones vormen natuurlijke kommen die het water ophouden. In de scopingnota ontbreekt het aan een gebiedsomschrijving van de locaties. Los van het feit dat er een watertoets zal moeten gebeuren zou men verwachten dat er in het Merplan melding wordt gemaakt.

Groen vzw vraagt in het Merplan rekening te houden met de erkenning van valleigebieden binnen het Kader van het Integraal Waterbeheer.

Er wordt verondersteld dat een megacomplex voetbal/ winkelcomplex een lichtbaken zal zijn om veiligheidsoverwegingen. Voor een aantal lichtgevoelige diersoorten die in het gebied en het aangrenzende kasteelpark voorkomen zal dit gegeven nefast zijn door begrenzing of inkrimping van jachtgebied en obstructie als passagegebied. Het bestaande emigratie-isolement van het Kasteelpark van Loppem dreigt door het element "licht" nog versterkt te worden.

Ook is geweten dat een nachtelijke lichtvlek een negatieve invloed op de mens heeft, wat kan leiden tot stoornissen. O.a. de confrontatie van de aanpalende wooncluster dient in dit kader te worden onderzocht

Gelet op de belangrijke invloed van het deelaspect "licht" die het megaproject met zich meebrengt is het de vraag van Groen vzw om het item met betrekking tot de locaties volwaardig te behandelen en mee in de weegschaal te leggen.

In de lijst ontbreekt de Conventie van Bern mbt het behoud van wilde dieren en planten en hun natuurlijk leefmilieu in Europa.

België heeft zich hierin geëngageerd via de wet van 20 april 1989. De conventie beschermt zowel de soorten als de habitats en verplicht de ondertekenaars ertoe maatregelen te treffen om een populatie, aangepast aan de lokale omstandigheden, aan wilde flora en fauna te behouden.

Groen vzw vraagt om de Conventie van Bern mee in de lijst op te nemen van relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden.

6. PLAN-MER RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE.

Scopingnota Projectnr 246157 geeft geen stimulansen voor voldoende optimalisering van de bestaande wegeninfrastructuur i.p.v. minimale verbeteringen of zelfs ontwerpen van nieuwe wegen.

Voor een volledige optimalisatie van de N31 is het 5 na 12. De verkeersproblemen van Brugge tot Zeebrugge worden dan ook dag na dag groter, waardoor een integrale en snelle aanpak van de N31 zich opdringt.

Vanuit het oogpunt verkeersdoorstroming is het een goede keuze om doorgaand verkeer (van en naar Zeebrugge) ingegraven (intunnelingen) te laten verlopen en de radiale wegen voor lokale bediening op maaiveldniveau te houden. Voor een volledig ingegraven tracé met groenflanken heeft men weliswaar meer breedte nodig maar in functie van milieu- en visuele impact op de woonkernen maakt dit een hemelsbreed verschil uit. Het is ons duidelijk dat een ingegraven tracé over de ganse lengte nog moeilijk haalbaar is maar het spreekt voor zich dat de voorgestelde initiatieven ontoereikend zijn.

Groen vzw vraagt om voor de nieuwe initiatieven te kiezen voor zoveel mogelijk ingraving van de N31 in de plaats van beperkte intunneling ter hoogte van de radiale wegen.

Tal van scholen wachten al jaren op een oplossing voor de opwaardering van de voetgangerstunnel van de Diksmuidse Heirweg tot een fietsers- en voetgangerstunnel, zoals er momenteel één aan de Witte Molenstraat gerealiseerd wordt, en een passerelle aan de Zandstraat over de te realiseren open sleuf vanaf de Legeweg.

De plannen voor de aanpak van de kruispunten met de Charteuseweg, Koning Albert I laan, Tilleghemstraat en Bevrijdingslaan moeten snel worden aangepakt, want de Brugse regio dreigt stilletjes aan een totaal verkeersinfarct tegemoet te gaan.

Ook in Lissewege is er voor de leefbaarheid, het leefmilieu en de verkeersveiligheid een duurzame oplossing nodig in de vorm van een open sleuf of een tunnel.

IS AUTOSNELWEG AX WEL WENSELIJK ?

In het plan-MER AX (verbinding N49 – N31), dat door de Dienst Mer werd goedgekeurd en waarvoor onlangs voor de vastlegging van een tracé een politiek compromis tussen Minister Crevits en de plaatselijke burgemeesters bereikt werd, wordt stelselmatig voor alle voorgestelde autowegentracés te veel vruchtbare landbouwgrond en Vogelrichtlijngebied van het Poldercomplex door autowegen ingenomen.

Het 0-alternatief (oorspronkelijk door de voormalige minister Sauwens naar voor geschoven) betekent niet “niets doen”, maar kan gepaard gaan met belangrijke aanpassingen (verbredingen) van de bestaande weg en met de bouw van nevenwegen voor o.a. traag landbouwersverkeer, die wellicht een oplossing kunnen bieden aan de gestelde doelstellingen. Daarenboven is het de vraag of de optie uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen de AX als een hoofdweg te voorzien wel een goede keuze was. Dit laatste kan vanaf 2008 in vraag gesteld worden, met als gevolg dat er meer flexibele en milieuvriendelijke aanpassingsmogelijkheden kunnen overwogen worden. De AX is immers slechts een overblijfsel van de afgewezen internationale transportas van Nederland over Zeebrugge naar Frankrijk, die in de jaren negentig door het toenmalig Kabinet van minister Kelchtermans werd vooropgeschoven.

Het blijft nu meer dan ooit de vraag of een autosnelweg op die plaats wel nodig is ter ontsluiting van de Zeebrugse haven.

Moet men in ons klein wegevol landje in een klimaat van opwarming en hoge concentraties aan ozon en kankerverwekkend fijn stof niet ophouden met het ontwerpen van nieuwe tracés ? Moet de overheid niet veel meer energie en centen steken in de ontwikkeling van kustvaart op de Westerschelde en goederenverkeer per spoor om op die manier het hinterland van onze havens te bereiken ?

Het wordt dus tijd dat men ophoudt met landbouwgrondversnippering en natuurschending.

Groen vzw vraagt deze wegoptimalisatievoorstellen in de richtlijnen op te nemen.

Ten slotte moet de Vlaamse Regering het wegverkeer ontlasten met realistische verkeersmodi zoals de kustvaart, het prefinancieren van het spoor met de beloofde investeringen van Zeebrugge tot Gent, en de optimalisatie van het bestaande kanaal Oostende-Gent met onder meer het snel realiseren van de nieuwe brug van Steenbrugge en het invoeren van nachtvaart op de Brugse ringvaart om de fileproblematiek aan de historische poorten van Brugge op te lossen. Liever snel in realistische verkeersmodi investeren dan in de financiële krater van Seine Schelde West te springen.

Groen vzw vraagt voorrang te verlenen aan de uitbreiding van de kustvaart op de Westerschelde ter ontsluiting van de Zeebrugse haven naar zijn achterland en dit in de richtlijnen op te nemen.

7. PLAN-MER RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE. Scopingnota Projectnr 246157 springt ook in andere planelementen slordig om met de open ruimte en is in de waardering van de open ruimte aan heroriëntering toe.

De zogenaamde “spie” (planelement 18) wordt al te gemakkelijk als industriegebied ingekleurd. Er worden nauwelijks afwegingen gemaakt, en wat meer is: er wordt volledig abstractie gemaakt van de biologische waarde van het gebied. Op basis van de aanwezige ecologisch kwaliteiten en potenties willen we stellen dat dit gebied in het Vlaams Ecologisch Netwerk zou moeten opgenomen worden. Als dit gebied zou verdwijnen onder de KMO-expansiedrang dan moeten de aanwezige natuurwaarden elders gereconstrueerd/gecompenseerd worden.

Blankenbergsesteenweg West (planelement 18) wordt al te gemakkelijk nabestemd als gemengd regionaal bedrijventerrein. Dit is wederom een onomkeerbare aantasting van de open ruimte, waarbij de algemene indruk gecreëerd wordt dat bedrijventerreinen op vraag kunnen gecreëerd worden, waardoor bedrijven geen enkele stimulans ondervinden om zuiniger om te gaan met de beschikbare ruimte. Bovendien is het gebied Blankenbergsesteenweg West uitermate geschikt om vormen van hobbylandbouw te concentreren in een stedelijk landbouwgebied en zo de polder te ontlasten van deze activiteiten.

Vliegweg (planelement 19). De omzetting van dit open-ruimtegebied, belangrijk onderdeel van het landschap en de agrarische structuur tot bedrijventerrein, is onaanvaardbaar. Bijkomende bedrijventerreinen moeten, als ze al gewenst zijn, aansluiten bij bestaande industrie, bij bovenlokale ontsluitingswegen, en op een relatief korte afstand bij stedelijke concentraties zodat werknemers vlot te voet of met het openbaar vervoer ter plaatse kunnen komen. Het ontwikkelen van het gebied Vliegweg tot regionaal bedrijventerrein is

onaanvaardbaar vanuit het gezichtspunt van duurzame ruimtelijke ordening en is strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Golfterrein Damme (planelement 27). De uitbreiding van het golfterrein is een ruimteverslindend plan dat nauwelijks toegevoegde waarde genereert en slechts van nut is voor een zeer select publiek. Bijkomende ruimte en landschap innemen voor een dergelijke privéactiviteit getuigt van weinig zin voor democratie en het toegeven van de overheid aan strikt private belangen.

Groen vzw vraagt dat een groter gewicht zou toegekend worden aan de factor “open ruimte” bij elke beoordeling en bij het afwegen van locaties. Vlaanderen dient op het vlak van de ruimtelijke ordening een inhaalbeweging te maken door de “open ruimten” te herwaarderen. Dit zal ook de natuurontwikkeling ten goede komen.

Groen vzw vraagt tevens dat ook landbouwgronden zouden geherwaardeerd worden. De voortschrijdende aftakeling van de landbouwgronden moet stopgezet worden. De stijging van de voedselprijzen en het inschakelen van bio-brandstof zijn de voorlopers van een levensbelangrijke, voelbare nood aan voldoende oppervlakte voor voedselproductie. Overheidsinitiatieven mogen deze primaire behoefte niet schaden.

8. PLAN-MER RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE. Scopingnota Projectnr 246157 heeft nood aan een bijkomende studie voor herwaardering van de Olympiasite, m.i.v. een uitgekende organisatie van het vervoer op de piekmomenten.

Als gevolg van een hoger aangegeven te hernieuwen waardenschaal is het méér dan de moeite waard de optie van de herwaardering van de Olympiasite meer in detail te overwegen. Voor de inplanting van het voetbalstadion voor Club Brugge dringen zich 2 keuzes op:

- scheiden van Brugge
- of zich, in een ruimer bemeten jas, duurzaam integreren in de Brugse agglomeratie.

De eerste keuze – **scheiden** – is de gemakkelijkste. Maar is ‘gemakkelijk’ noodzakelijkerwijze cool? Brugge verlaten betekent ondermeer :

- Afscheid nemen van het stadsweefsel. En dat omdat een greenfield-project gemakkelijker te realiseren valt dan een inbreidingsproject op een bestaande site?
- Afscheid nemen van het bestaande patrimonium. En dat omdat nieuw bouwen gemakkelijker is dan herbouwen?
- Afscheid nemen van de volkse wortels van Club. En dat omdat meesurfen met commerciële tenoren gemakkelijker én rendabeler is ?

De tweede keuze – Club inniger **integreren** in Brugge – is beduidend moeilijker, maar ook veel eigentijds en uitdagend cool. Club Brugge duurzaam integreren is kiezen voor :

- Creatieve architectuur en ingenieuze mobiliteitsplanning, die bewijzen dat wonen, werken en zich ontspannen in een moderne ‘compacte stad’ wel degelijk kunnen samengaan.
- Het respectvol gebruik van ruimte, gebouwen, financiële middelen.

- Het behoud van de groene gordel rond Brugge.
- Het behoud van de dorps-eigenheid van Loppem.
- De versterking van de historische band tussen Bruggelingen en Club.
- Onafhankelijkheid van sportvreemde commerciële en financiële belangen.

De studie van de Vlaamse Bouwmeester moet verfijnd worden. Er is vooral te weinig werk gemaakt van het uitwerken van een betere bereikbaarheid van het stadion met het openbaar trein- en busvervoer, het benutten en coördineren van vervoer van en naar meerdere randparkings...

Groen vzw vraagt dat het Plan-MER de aanzet zou zijn om veel krachtiger dan voorheen voor het project voetbalstadion een duurzame, milieu-, natuur-, en mensvriendelijke oplossing te zoeken.

Voor Groen vzw,

Erik Ver Eecke, voorzitter