

INHOUD

1.	EEN TOEKOMSTVISIE VOOR BRUGGE	5
2.	BASISDOELSTELLINGEN	7
3.	RUIMTELIJK CONCEPT	9
3.1.	ALGEMENE PRINCIPES	9
3.2.	PRINCIPES VOOR DE DEELRUIMTEN	14
3.3.	SYNTHESE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	16
4.	GEWENSTE RUIMTELIJKE DEELSTRUCTUREN	18
4.1.	AFSTEMMING MET BELANGRIJKE BOVENLOKALE PLANPROCESSEN	18
4.2.	GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	22
4.2.1.	RUIMTELIJKE PRINCIPES	22
4.2.2.	COMPONENTEN VAN DE GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	23
4.2.3.	BELEIDSELEMENTEN	30
4.3.	GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR	39
4.3.1.	RUIMTELIJKE PRINCIPES	39
4.3.2.	COMPONENTEN VAN DE GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR	39
4.3.3.	BELEIDSELEMENTEN	45
4.4.	GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR	52
4.4.1.	RUIMTELIJKE PRINCIPES	52
4.4.2.	COMPONENTEN VAN DE GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR	52
4.4.3.	BELEIDSELEMENTEN	62
4.5.	GEWENSTE NATUURLIJKE STRUCTUUR	69
4.5.1.	RUIMTELIJKE PRINCIPES	69
4.5.2.	BELEIDSCATEGORIEËN	69
4.5.3.	DE GROENE BUITENGORDEL	72
4.5.4.	RUIMTELIJKE ONDERSTEUNING VAN INTEGRAAL WATERBEHEER	73
4.6.	GEWENSTE AGRARISCHE STRUCTUUR	74
4.6.1.	RUIMTELIJKE PRINCIPES	74
4.6.2.	GEBIEDSGERICHTE BELEIDSCATEGORIEËN	74
4.6.3.	EEN BELEID VOOR DE ZONEVREEMDE LANDBOUWBEDRIJVEN	79

4.7.	GEWENSTE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR	82
4.7.1.	RUIMTELIJKE PRINCIPES	82
4.7.2.	BELEIDSELEMENTEN	82
4.8.	GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE EN CULTURELE STRUCTUUR	87
4.8.1.	(CULTUUR)TOERISME	87
4.8.2.	RECREATIE	88
5.	GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR OP MICROSCHAAL	92
5.1.	STEDELIJK GEBIED	92
5.1.1.	DE BINNENSTAD EN KRISTUS-KONING	92
5.1.2.	NOORDELIJKE VLEUGEL	96
5.1.3.	OOSTELIJKE VLEUGEL	100
5.1.4.	WESTELIJKE VLEUGEL	103
5.2.	ZEEBRUGGE EN POLDERDORPEN	106
5.2.1.	ZEEBRUGGE	106
5.2.2.	ZWANKENDAMME	106
5.2.3.	DUDZELE	107
5.2.4.	LISSEWEGE	107
6.	CONCRETE MAATREGELEN EN ACTIES	110
6.1.	NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	110
6.2.	RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR	112
6.3.	VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR	114
6.4.	NATUURLIJKE EN AGRARISCHE STRUCTUUR	116
6.5.	LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR	118
6.6.	TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR	119

KAARTEN

KAART 1	: GLOBALE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	17
KAART 2	: AFSTEMMING MET STRATEGISCH PLAN HAVEN EN AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED	21
KAART 3	: GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	29
KAART 4	: WOONPROGRAMMATIE	34
KAART 5	: GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR	44
KAART 6	: FIETSROUTENETWERK	61
KAART 7	: HINTERLANDVERBINDINGEN HAVEN BRUGGE-ZEEBRUGGE	63
KAART 8	: GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR	68
KAART 9	: GEWENSTE OPEN RUIMTESTRUCTUUR	81
KAART 10	: GEWENSTE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR	86
KAART 11	: GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR	91
KAART 12	: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR BINNENSTAD - KRISTUS-KONING	95
KAART 13	: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR SINT-PIETERS – SINT-JOZEF - KOOLKERKE	99
KAART 14	: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR SINT-KRUIS – ASSEBROEK	102
KAART 15	: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR SINT-MICHIELS – SINT-ANDRIES	105
KAART 16	: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR ZEEBRUGGE EN POLDERDORPEN	109

TABELLEN

TABEL 1	: ELEMENTEN UIT STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN EN DE AFBAKENING RSG	20
TABEL 2	: NA TE STREVEN VERHOUDINGEN BIJ ONTWIKKELING NIEUWE WOONZONES >1HA	37
TABEL 3	: REALISEERBARE SOCIALE WONINGEN O.B.V. PRINCIPE SOCIALE MIX	37
TABEL 4	: GEBIEDSGERICHT BELEIDSCATEGORIEËN VOOR DE LANDBOUW	75

INLEIDING

In het voorgaande deelrapport *“Informatief gedeelte”* werd getracht om vanuit een globale en een sectorale visie een analyse te maken van de ruimtelijke problematiek door inzicht te verschaffen in zowel problemen, kwaliteiten als potenties. In dit tweede deelrapport *“het richtinggevend gedeelte”* is het nu de bedoeling om deze analyses en conclusies in een globaal en coherent ruimtelijk kader onder te brengen dat zal resulteren in een gewenste ruimtelijke ordeningsschets.

Uitgaande van de bestaande ruimtelijke structuur, de waargenomen trends en de ruimtelijke behoeften, opgenomen in het informatief gedeelte wordt een gewenste structuur uitgewerkt. Dit gebeurt als volgt: eerst wordt een toekomstvisie vooropgesteld, waaruit een aantal doelstellingen worden afgeleid. Deze doelstellingen vormen het kader voor het ontwikkelen van een aantal gewenste ruimtelijke principes welke de basis vormen voor de gewenste ruimtelijke structuur van Brugge. De uitwerking ervan gebeurt op twee manieren, enerzijds via de relevante deelstructuren en anderzijds vanuit de ruimtelijke samenhang van de deelruimten binnen Brugge. Als overstap naar het bindend gedeelte wordt het richtinggevend gedeelte afgerond met een selectie van te nemen maatregelen om de gewenste structuur te bereiken.

Deze toekomstgerichte structuur dient een duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding te dragen en te ondersteunen. Duurzame ontwikkeling betekent : *‘een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien’*.¹ Op die manier wordt getracht om ook voor Brugge duurzame oplossingen te formuleren voor de gestelde knelpunten en zwakten en dit voor het behoud en versterken van haar kwaliteiten.

Het richtinggevend deel van het ruimtelijk structuurplan Brugge vormt het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid. Volgens het decreet ruimtelijke ordening is dit gedeelte richtinggevend voor de gemeentelijke overheid. De stad Brugge en de overheden die onder haar ressorteren mogen bij hun beslissingen niet afwijken van de opties en keuzen uit het richtinggevend gedeelte, tenzij gemotiveerd op basis van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan kijkt, met de visie en de concepten, vooruit naar de ontwikkeling van Brugge op de lange termijn, voor enkele tientallen jaren. De taakstellingen wonen en bedrijvigheid en de bindende bepalingen hebben als planhorizon 2007.

¹Bron: *Agenda 21 van de Verenigde Naties (definitie geformuleerd in het document Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, pag. 315)*

1. EEN TOEKOMSTVISIE VOOR BRUGGE

Het Ruimtelijk Structuurplan Brugge streeft naar een globale aanpak van de gehele stad, waarbij elk onderdeel steeds in relatie staat tot het geheel. Beheersing en ruimtelijke begeleiding van de stedelijke ontwikkeling staan hierbij centraal. Brugge wil haar rol als een regionale stad met een uitstekend woon- en leefklimaat en een stad met internationale bekendheid behouden. Daartoe zal Brugge een aanbodbeleid voeren inzake wonen en bedrijvigheid en ervoor zorgen dat haar belang als internationaal cultureel en toeristisch-recreatief knooppunt blijft zonder aantasting van de kwaliteit van leefomgeving van de eigen inwoners.

De essentiële doelstelling van het Ruimtelijk Structuurplan Brugge is een samenhangende ruimtelijke structuur te ontwikkelen waarbij de relaties tussen binnenstad-rand, stad-regio en polder-strand-zee en haven centraal staan. Daarvoor worden ruimtelijke concepten aangereikt voor de stedelijke ontwikkeling als drager van socio-economische en culturele processen. Morfologische patronen voor de relatie stad - landschap en landbouw - open ruimte, ook als basis van ecologische ontwikkeling, begeleiden en ondersteunen deze processen. Verkeersplanologische concepten leggen de relatie tussen ruimte en mobiliteit.

Brugge kiest voor een stedenbouwkundig model waarin de relatie binnenstad - rand opnieuw gedefinieerd wordt binnen het kader van een stedelijk gebied waarin ook de perifere kernen een duidelijke rol spelen. Net als vele andere steden lijkt ook Brugge als het ware zijn historische radiale structuur opengetrokken te hebben door fragmentaire, randstedelijke ontwikkelingen en op de regio gerichte functies in het suburbane gebied en de Brugge regio te laten plaatsgrijpen. Nieuwe stedelijke structuren tekenen zich af. Het beeld van de binnenstad als centrum voor de regio vervaagt en wordt aangevuld met stedelijke ontwikkelingspolen in het randstedelijke gebied.

Brugge moet voor een stedenbouwkundig ontwikkelingsmodel kiezen waarin deze (rand)stedelijke ontwikkelingen - i.p.v. naast de binnenstad of zelfs buiten de stedelijke agglomeratie verder autonoom te ontwikkelen - in een

- onderlinge samenhang worden gebracht en
- deze in een nieuwe stedelijke structuur opgenomen worden.

Enkel dan kan de woonkwaliteit in de ruimste betekenis, voor alle Bruggelingen verhogen.

Het uitdeinen van centrumfuncties moet door nieuwe kernvorming en concentratiepunten voor centrumfuncties en stedelijke activiteiten binnen een ruim stedelijk gebied worden tegengegaan. De activiteiten en voorzieningen die de functionele stedelijkheid van Brugge bepalen, moeten in samenhang met elkaar en in relatie met de buurgemeenten worden gebracht. Een oordeelkundige verwevenheid (nabijheid) van hoogwaardige voorzieningen met het wonen verhoogt immers de functionaliteit van Brugge en haar economische potenties.

Een gewenste verdichte ruimtelijke structuur kan slechts tot stand komen door een oordeelkundig (her)gebruiken van de bestaande ruimte. Maatregelen om op een creatieve en efficiënte wijze vrijgekomen terreinen (of nog steeds niet ingenomen terreinen) te benutten zijn prioritair. Slechts zo worden omgevingen en stedelijke ruimten gecreëerd die de economische potentie van Brugge verbeteren.

Brugge behoort tot de regionaalstedelijke complexen van eerste orde van Vlaanderen, naast Leuven, Kortrijk en Hasselt-Genk e.a ... Brussel, Antwerpen en Gent behoren tot de grootstedelijke complexen van

Vlaanderen en hebben derhalve een ander wervend vermogen. Binnen deze Vlaamse stedenhiërarchie bezit Brugge andere troeven dan Leuven, Kortrijk of Hasselt-Genk. Deze troeven zijn niet enkel academische, industriële of shopping kwaliteiten, maar ook de synergie tussen de unieke historische binnenstad, de haven, het polderlandschap, de kust, de bosrijke zuidrand, en de synergie tussen toerisme, cultuur en stad.

Wil Brugge zich profileren, dan moeten deze kwaliteiten samen met het wonen in hun stedelijke functionaliteit, diversiteit en complexiteit ontwikkeld worden. Niet het beschikbaar zijn van goedkope open ruimte, maar omgevingskwaliteiten worden in toenemende mate belangrijke factoren voor de locatiekeuze van tewerkstelling. Dit geldt ook voor de distributie: hier staat kernvorming, afbakening en ruimtelijke afwerking tegenover de verdere verlinting van de invalswegen; het zoeken naar een duidelijke hiërarchie in de locatie en attractie i.p.v. spreiding.

Moet het behoud van stedelijkheid en van de stedelijke functionaliteit (vooral om verval te voorkomen) niet betekenen dat

- in de te herwaardenen gebieden geïnvesteerd moet worden i.p.v.
- in nieuwe terreinen (open ruimten), in gemakkelijk te realiseren, in "renderende" gebieden geïnvesteerd wordt waardoor precies de eerste gebieden, leeg komen te staan en vervallen ?

In deze optiek wordt een duidelijke keuze gemaakt om de stedenbouwkundige ontwikkelingen te richten naar :

- de ruime stationsomgeving van Brugge
- de ruime omgeving van Sint-Pieters

Deze stedelijke ontwikkelingskernen worden de strategische gebieden in de toekomst. Hier worden zo veel mogelijk de toekomstige grootschalige centrumfuncties en behoeften op stedelijk niveau gelokaliseerd (kantoren, distributie, verzorging, ...). Buiten deze kernen kunnen wel een aantal monofunctionele ontwikkelingen (vb. bedrijventerreinen) voorzien worden die kaderen in het groter geheel van het regionaalstedelijk of het zeehavengebied.

In deze twee ontwikkelingskernen moeten ruimtelijke en morfologische evenwichten gevonden worden voor deze functies. Niet in elke kern moeten kantoren komen, of distributie, of culturele voorzieningen, of zijn ervoor geschikt. Er moeten in de toekomst hierover keuzen worden gemaakt, waarbij in het voorliggend rapport reeds een aanzet wordt gegeven.

2. BASISDOELSTELLINGEN

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling stoelt op een ondersteuning van de draagkracht van de stad en op ruimtelijke kwaliteit. Tegenover het consumeren van de ruimte, als resultaat van de evolutie gedurende de laatste 25 jaar in Vlaanderen, staat in het Ruimtelijk Structuurplan het versterken van de stedelijkheid van Brugge centraal. Hierbij zijn zeven basisdoelstellingen essentieel om Brugge als stad, als woon- en werkplek leefbaar te houden.

BRUGGE CENTRUMSTAD

Brugge vervult een belangrijke centrumrol voor zowel de eigen inwoners als voor de andere gemeenten van het regionaalstedelijk gebied en zelfs ver daarbuiten. Dit geldt zowel op vlak van onderwijs als medische verzorging, cultuur, handel en andere soorten van dienstverlening. De stad wenst deze rol als centrumgemeente te behouden en verder te ontwikkelen. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar kwaliteitsverhoging, het versterken van de culturele voorzieningen en het behoud van de attractiviteit van de commerciële dienstverlening.

BRUGGE WOONSTAD

Brugge is een aantrekkelijke woongemeente en wenst dit ook te blijven. Ten opzichte van de tot voor kort bestaande tendens tot stabilisering of verlies van bevolking is het de betrachting van Brugge om het aantal inwoners in de verstedelijkte zones van de stad opnieuw te doen toenemen. De aanzet tot kentering van de vroegere tendens heeft zich reeds vanaf 1998 afgetekend. Dit betekent permanente aandacht voor het woonweefsel in de historische binnenstad en in de kernen van de deelgemeenten en het aanbieden van voldoende bouwmogelijkheden in de stedelijke randwijken en -gemeenten. Aldus ontstaat er een stedelijke woonconcentratie waardoor de versnippering van de omgeving wordt tegengegaan en het landschap wordt gevrijwaard.

BRUGGE ECONOMISCHE POOL

De stad moet zich verder ontwikkelen als een tewerkstellingsgebied. Naast de werkgelegenheid in de dienstverlening die zich vooral in de historische binnenstad bevindt, beschikt de stad reeds over verschillende goed uitgeruste bedrijventerreinen. De stad, als regionaalstedelijk gebied, heeft bovendien een bovenlokale opvangfunctie voor grootschalige en regionale bedrijven. Er dienen daarom voldoende ruimtelijke mogelijkheden te worden aangeboden voor het bedrijfsleven zodat bedrijven zich verder kunnen ontwikkelen, met inachtnaam van de ruimtelijke, sociale en milieuraandvoorwaarden. De haven van Zeebrugge als jonge Vlaamse poort fungeert daarbij als locomotief voor het aantrekken van economische activiteiten.

BRUGGE TOERISTISCH CENTRUM EN STAD AAN ZEE

Halfweg de jaren zeventig heeft Brugge met het Structuurplan voor de binnenstad gekozen voor een toeristische uitbouw van zijn historisch weefsel. Deze keuze heeft duidelijk zijn vruchten afgeworpen. Aan de binnenstedelijke aftakeling is een halt toegeroepen. Brugge is ver buiten de landsgrenzen geroemd en geprezen. De laatste jaren duiken echter verschijnselen op die wijzen op een verzadigingsniveau. Het komt er thans op aan om het kunsthistorisch en toeristisch imago van de stad te behouden zonder dat de woonbaarheid in het gedrang komt. Het cultuurtoerisme in de binnenstad is complementair met het kusttoerisme en het toeristisch-recreatief medegebruik van de open polders en de bosgebieden van het Brugse ommeland.

BRUGGE BEREIKBARE STAD

Brugge mag zich sinds jaren koploper noemen in het mobiliteitsbeleid. Met de invoering van het verkeerscirculatieplan voor de binnenstad, gekoppeld aan een gevoelige uitbreiding van het openbaar vervoer, fietsvriendelijke maatregelen, het verkeersleefbaarheidsplan voor de deelgemeenten begin de jaren negentig en thans het mobiliteitsplan heeft de stad een flinke stap voorwaarts gezet. Toch blijven een aantal problematieken over. Essentieel hierbij is een betere ontsluiting van Zeebrugge uitgaande van een aanvulling en optimalisatie van de bestaande weginfrastructuur. Aandacht dient anderzijds uit te gaan naar de herinrichting van de belangrijke invalswegen ter verhoging van de leefbaarheid.

BRUGGE EEN STAD TUSSEN POLDERS EN BOSSEN

Brugge is historisch-geografisch gezien ontstaan op de grens van de inpolderingen, op de grens ook van een bevaarbare route naar de zee. De landschappelijke diversiteit met enerzijds een weids open agrarisch polderlandschap met een aantal kleine kernen in het noorden, en anderzijds een sterk beboste zuidelijke gordel op zandgronden moet bewaard blijven en als onderlegger dienen van toekomstige ontwikkelingen. Daarbij wordt gestreefd naar versterking van de samenhang en ecologische kwaliteit van de groene gebieden en het toegankelijk maken voor de bevolking.

BRUGGE EEN MONUMENTENSTAD

Brugge heeft steeds zorg gedragen voor zijn monumenten, de archeologie en het gebouwenpatrimonium in het algemeen. De stad is hiervoor beloond met een erkenning van de binnenstad als werelderfgoed door de UNESCO. Monumentenzorg is niet alleen een belangrijke uitvoeringsgerichte sector (restauraties), maar ook een afwegingskader voor de draagkracht van bepaalde delen van het grondgebied bij het locatiebeleid voor diverse ruimtevragen.

3. RUIMTELIJK CONCEPT

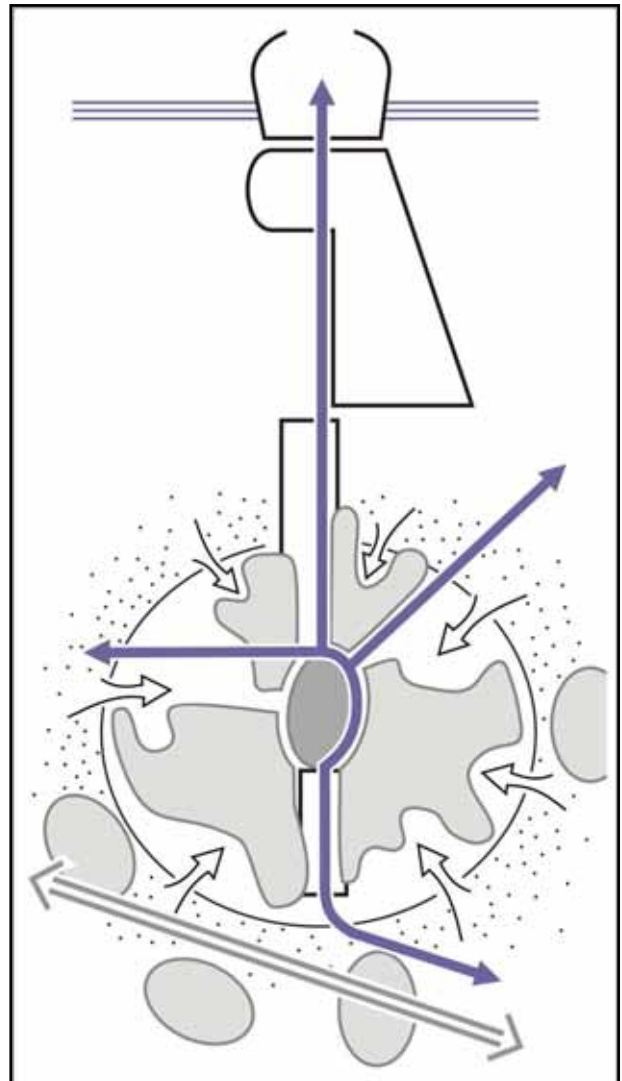
De volgende ruimtelijke principes geven kernachtig het ruimtelijk concept weer, m.a.w. de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Brugge. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen algemene principes en de principes van de deelruimten. Ze vormen samen de gewenste ruimtelijke structuur.

3.1. ALGEMENE PRINCIPES

PRINCIPE 1: BRUGGE ALS STAD: EÉN CENTRALE KERN, VIER VLEUGELS

Het morfologisch concept voor Brugge als stad bestaat uit één hoofdkern (het 'ei') met vier 'vleugels' gescheiden door kanalen en twee noord-zuidgerichte bedrijvenwigen. Dit geheel wordt omsloten door een groene gordel die een afscheiding vormt met de perifere kernen, Varsenare, Loppem, Oostkamp en Sijsele. De 'vleugels' zijn aangehecht aan de historische binnenstad en bestaan uit de oostelijke vleugel Sint-Kruis - Assebroek, de westelijke vleugel Sint-Michiels - Sint-Andries en de noordelijke vleugels Kristus-Koning - Sint-Pieters en Sint-Jozef - Koolkerke.

De zuidelijke vleugels zijn veel sterker uitgebouwd dan de noordelijke omwille van het oorspronkelijk overstromingsgevaar en het grensstellend karakter van de polders. De nabijheid van dit waardevol open polderlandschap, maar ook van de bossen en meersen in de zandstreek is een belangrijke kwaliteit voor het stadsweefsel van Brugge.



PRINCIPE 2: N31 ALS WEGONTSluitING VAN BOVENLOKALE FUNCTIES

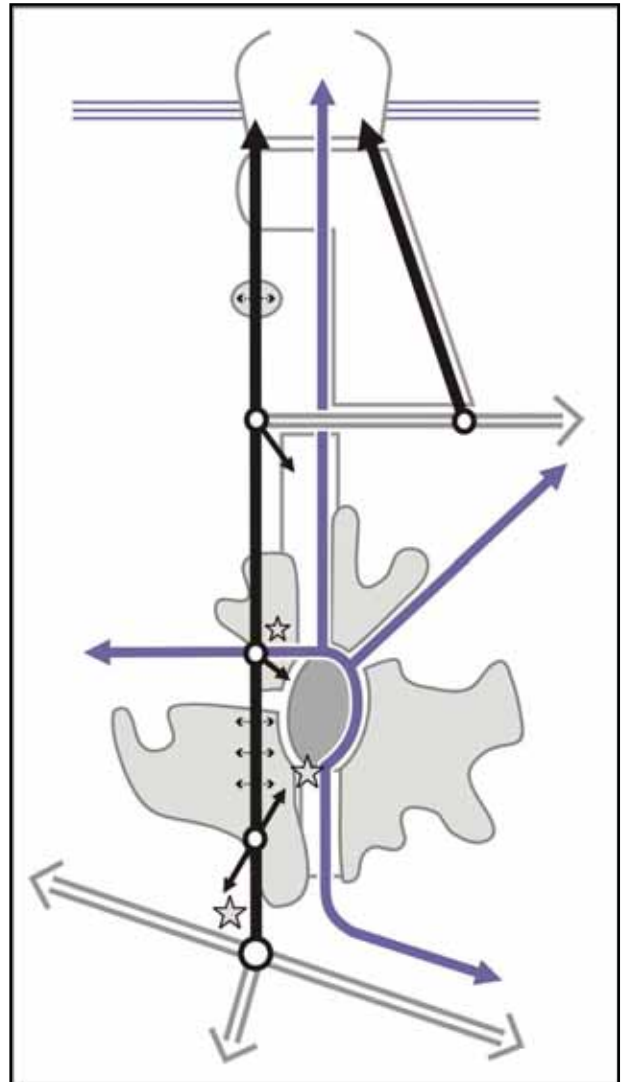
De expressweg N31 heeft in het RSV een driedubbele functie gekregen. Enerzijds de verbinding tussen de E40 en de haven van Zeebrugge, en anderzijds de ontsluitingsfunctie van het stedelijk gebied Brugge en de toeristische activiteiten van Blankenberge en Zeebrugge. Een haalbaarheidsstudie heeft aangetoond dat deze dubbele functie naar inrichting mogelijk is. De inrichting richt zich op het verbeteren van de bestaande infrastructuur. Het zuidelijk deel ontsluit grootschalige activiteitszones zoals:

- een hoogwaardige dienstzone in het Chartreusegebied te ontwikkelen in samenhang met de kern van Loppem
- de ruime stationsomgeving (onderwijs, kantoren, cultureel-recreatieve functies) via een dubbele ontsluiting

Waar de N31 het stedelijk woongebied van Sint-Michiels en Sint-Andries doorsnijdt moet de barrièrewerking worden verminderd.

Ten noorden van de Bevrijdingslaan, het knooppunt voor de ontsluiting van de binnenstad en de socio-medische campus AZ Sint-Jan, zorgt de expressweg voor de aantakking van de bedrijventerreinen langs het Boudewijnkanaal en de Blankenbergsesteenweg. Verderop sluit de weg aan op de Ax, de hoofdweg die de verschillende Vlaamse havens met elkaar verbindt en ontsluit.

In het havengebied tenslotte, vervult de expressweg, samen met de Oostelijke Havenrandweg, een rol voor de interne verkeersverdeling in de haven.



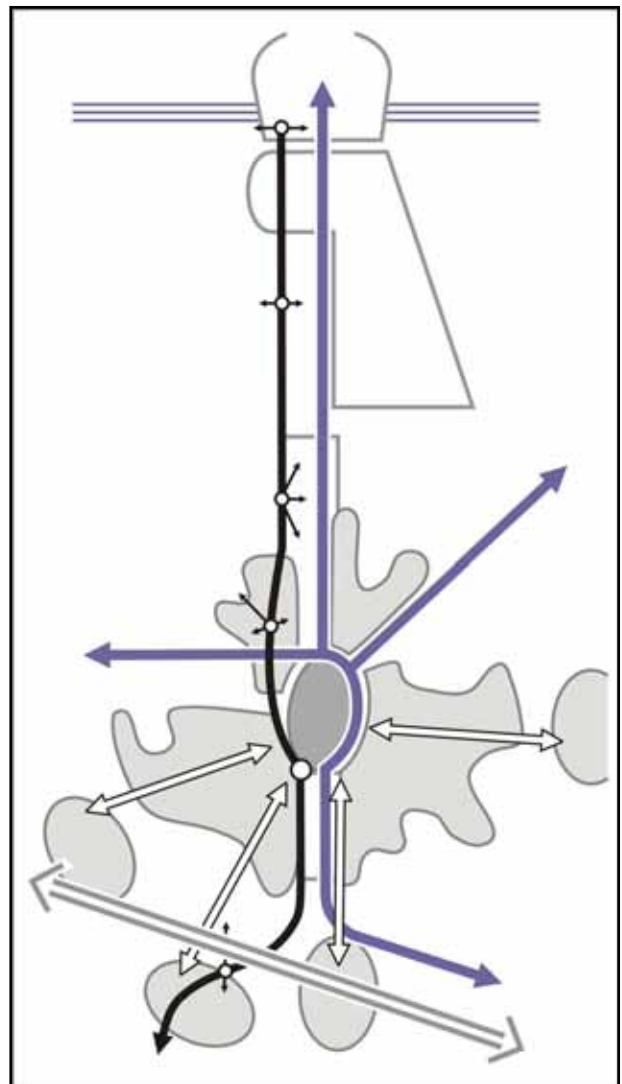
PRINCIPE 3: OPENBAAR VERVOERSCORRIDORS ALS STRUCTURENDE ELEMENTEN

Het openbaar vervoer in Brugge wordt geënt op een noord-zuid gerichte spoorverbinding, aangevuld door radiale busverbindingen.

Voor het stedelijk spoorvervoer wordt geopteerd voor een lightrail op het bestaande spoor als snelle verbinding tussen een aantal stedelijke polen. Naast een halte in het hoofdstation worden volgende haltes voorgesteld:

- Loppem (ontsluiting Chartreusegebied, kern Loppem)
- Sint-Pieters (ontsluiting AZ St-Jan, Sint-Pietersplas, Sint-Pieterskaai)
- Blauwe Toren (ontsluiting bedrijvzones, parkbegraafplaats)
- Lissewege
- Zeebrugge (ontsluiting haven en strand)

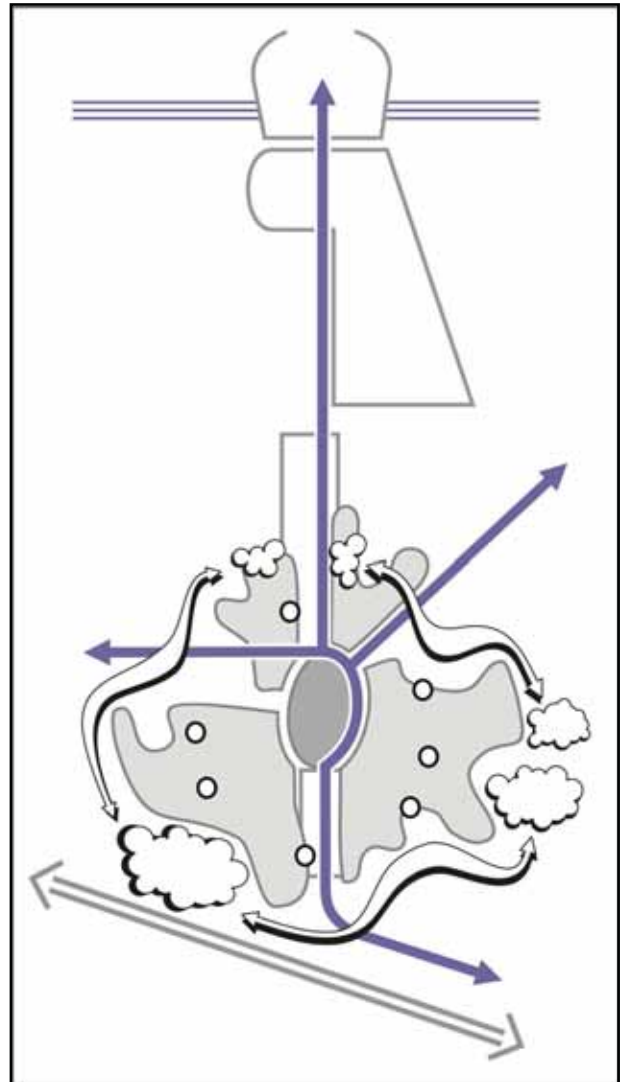
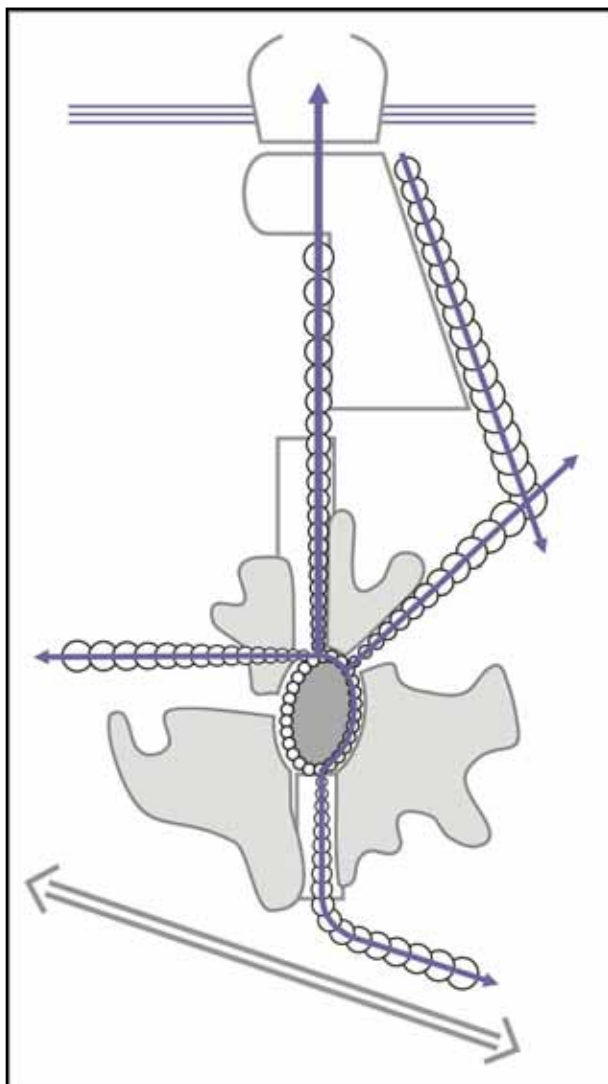
De verbindingen tussen de stad en de omliggende kernen gebeurt via het voorstadsnet. Het voorstadsnet wordt geënt op vier steenwegen. Deze steenwegen zijn OV-assen die opereren op regionaalstedelijk niveau en die doorlopen tot in de perifere woonkernen. Ze krijgen een prioritaire behandeling ten aanzien van het openbaar vervoer op regionale schaal.



PRINCIPE 4: EEN DUBBELE GROENE GORDEL

Brugge wordt omringd door een stelsel van kastelen met bijhorende parken. Deze parken en fortrestanten vormen ankerpunten voor het uitwerken van een dubbele groengordel rondom Brugge.

De parken ingesloten in het bestaande woonweefsel van de stadsrand zijn de groene oasen van de vier woonvleugels en vervullen voornamelijk een recreatieve functie. De meer excentrisch gelegen parken vormen ecologische stapstenen tussen het grote openruimtegebied van de polders en de zuidelijke en oostelijke bosgebieden (domein Ryckvelde-Maleveld en Beisbroek-Tudor) die beide uitgebouwd worden als stadsbossen.

**PRINCIPE 5: BRUGGE ALS MIDDELPUNT VAN KANALENLANDSCHAP**

Brugge ligt op een kruispunt van kanalen (Oostendse vaart, Damsevaart, Boudewijnkanaal, kanaal Brugge - Gent), die gedeeltelijk nog de historische binnenstad omringen. De kanalen en hun begeleidende bomenrijen zijn sterk structurerend en beeldbepalend.

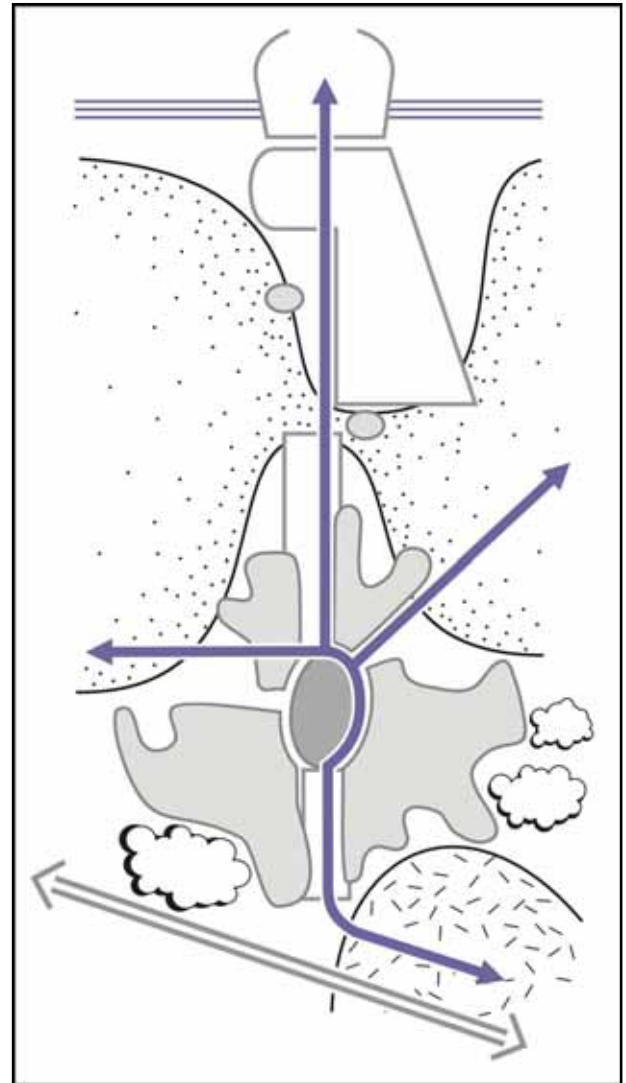
Deze kanalen vormen een belangrijk uitgangspunt voor de landschappelijke ontwikkeling van de stad. Het kunnen groenassen worden die het beeld van de stad de volgende decennia bepalen en zijn eveneens uitgangspunt bij de afbuffering van het zeehavengebied. Zij zorgen tevens voor de verbinding tussen het stedelijk groen en de grote omliggende open ruimtes.

PRINCIPE 6: BRUGGE OP DE RAND VAN POLDERS EN ZANDSTREEK

De agrarische ruimte van Brugge bevindt zich voornamelijk ten noorden en ten oosten van het stedelijk gebied. In het noorden is de agrarische ruimte onderdeel van het homogeen polderlandschap. Het is een hoogwaardige agrarische gebruiksruimte, waar de grondgebonden landbouw bepalend moet blijven, met zorg en ruimte voor de aanwezige ecologische waarden. In deze zone fungeren Dudzele en Lissewege als volwaardige woonkernen, die de lokale woonbehoeften opvangen en lokale voorzieningen concentreren. Deze kernen behouden voeling met hun omliggende open ruimte en worden afgeschermd van de haven.

Het zuidelijk deel van de open ruimte behoort tot de zandstreek met een oorspronkelijk gesloten landschapsstructuur, en eveneens een hoge ecologische potentie, o.a. met de meersen-, veld- en bosgebieden. Ook hier is en blijft de landbouw een gebruiker van het gebied.

Het raakvlak tussen de polders en de zandstreek is reeds sinds de prehistorie een aantrekkelijk gebied voor bewoning, gezien men hier van twee landschappen kan genieten. Hoe contradictorisch ook, de grens tussen zandstreek en polders is het element dat het hele gebied verbindt.

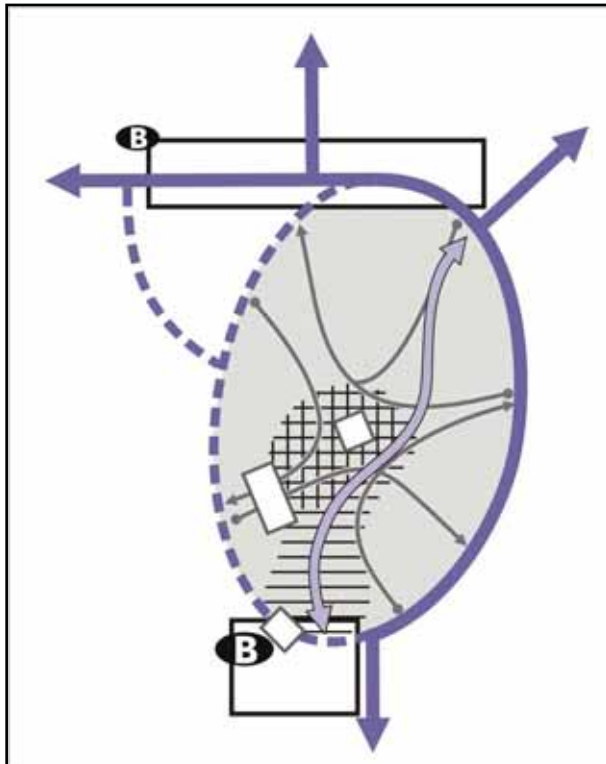


3.2. PRINCIPES VOOR DE DEELRUIMTEN

PRINCIPE 1: EEN LEEFBARE EN EVENWICHTIGE BINNENSTAD

De binnenstad als hét hart van de stad is en blijft het middelpunt van het stedelijk gebied. Het is bij uitstek de plek, waar het historisch besef van haar bewoners kan worden versterkt. Vooral hier profileert de stad zich als ontmoetingsplaats.

Door interne en vooral externe dynamiek van de stad werd in het verleden al gestart met versterking van het kernwinkelgebied. Zo zijn er mogelijkheden tot uitbreiding van het gebied tot buiten de Smedenpoort.



Het gebied valt gedeeltelijk samen met het toeristisch kerngebied, gesitueerd tussen 't Zand, de Markt en het Minnewater. Maar ook andere plekken in de binnenstad zijn toeristisch aantrekkelijk of vervullen op cultureel vlak een belangrijke functie. Zo is het structuurplan van 1972 een kijk-as afgebakend die in noord-zuidrichting de binnenstad in tweeën snijdt. Deze as vormde ook het uitgangspunt voor het verkeerscirculatieplan uit 1992 als autoluw gebied.

De binnenstad is en blijft in de eerste plaats een woongebied. Het toerisme mag in het algemeen het wonen niet verdringen. Het intensifiëren en diversifiëren van het wonen (zoals wonen boven winkels, voorzien in verschillende woontypologieën), maar ook het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit behoren tot de prioriteiten.

Het werken wordt in harmonie met de andere functies zoveel mogelijk behouden. Grootschalige stedelijke functies die het historisch weefsel overstijgen krijgen een plaats ten noorden van de binnenstad langs de Sint-Pieterskaai en in de ruime stationsomgeving, mits beheersing van de automobilititeit in beide gevallen.

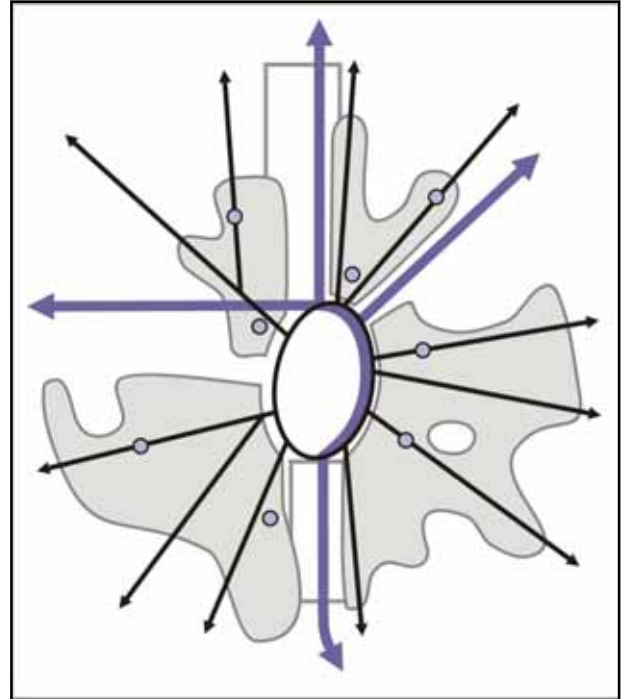
PRINCIPE 2: EEN HELDERE STRUCTUUR VOOR DE STADSRAND

In de stadsrand worden vier vleugels onderscheiden: de vleugel Sint-Kruis - Assebroek, de vleugel Sint-Michiels - Sint-Andries, de vleugel Kristus-Koning - Sint-Pieters en de vleugel Sint-Jozef - Koolkerke.

In de stadsrand staan vooral kwaliteitsvolle verdichting van het wonen, het inbrengen van een heldere structuur en een goede afwerking van de stadsrand voorop. Vooral de vleugel Kristus-Koning - Sint-Pieters wordt sterk uitgebouwd naar wonen toe.

Iedere vleugel wordt gestructureerd door groene oasen in of aan de rand van elke vleugel en één of meerdere radiale steenwegen:

- Scheepsdalelaan / Oostendesteenvweg en Blankenbergsesteenweg voor Kristus-Koning / Sint-Pieters
- Dudzeelsesteenweg en Noorweegsekaai-Brugsesteenweg voor Sint-Jozef / Koolkerke
- Moerkerksesteenweg, Maalsesteenweg, Generaal Lemanlaan - Astridlaan en Baron Ruzettelaan voor Sint-Kruis / Assebroek
- Koning Albert I-laan, Torhoutsesteenweg en de Gistelsesteenweg voor Sint-Michiels / Sint-Andries.



De verschillende steenwegen fungeren niet alleen als drager van openbaar vervoer maar concentreren tevens de lokale voorzieningen. Er zijn hierbij twee types van steenwegen te onderscheiden:

- de vier steenwegen die geselecteerd werden in het kader van de afbakening van het RSG Brugge en die fungeren als openbaar vervoersassen op regionaalstedelijk niveau (verbinding met de voorstedelijke kernen, zie concept 3)
- en de overige steenwegen die fungeren als openbaar vervoersassen op lokaal niveau voor Brugge

Op grondgebied van Brugge zijn alle steenwegen evenwel even sterk uitgebouwd wat het openbaar vervoer betreft, en hebben ze eenzelfde betekenis.

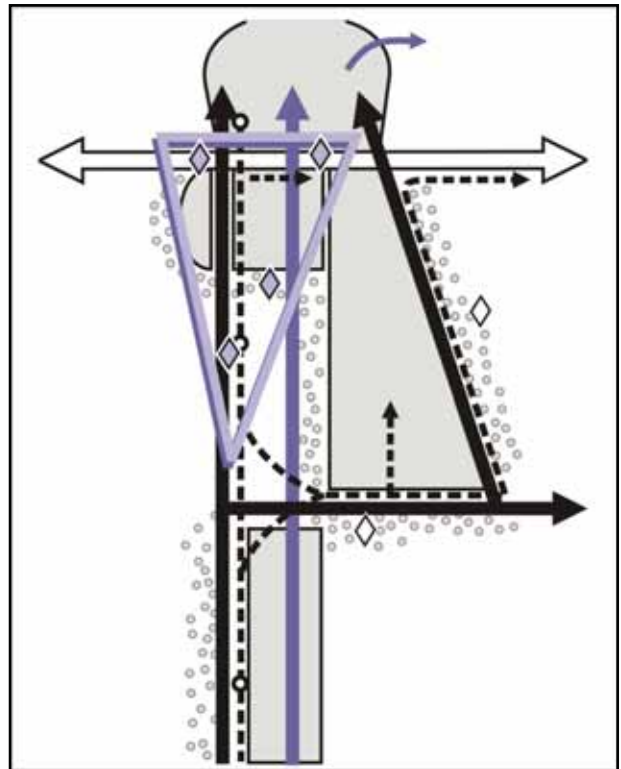
Iedere vleugel behoudt zijn specifieke opbouw van buurten en wijken, behoudt en versterkt de voorzieningen op zijn maat. Deze 'bouwstenen' van de stad dragen bij aan de identiteit, menselijke schaal en maat en hebben ook ieder een eigen cultuurhistorische achtergrond.

PRINCIPE 3: DE HAVEN : EEN TOEGANKELIJKE POORT

De aanleg van de Ax richting N49/A11 samen met de opwaardering van de N31 richting E40/A17 zorgen voor de internationale wegontsluiting van Zeebrugge. Een toegankelijke poort betekent niet alleen een optimale wegontsluiting maar evenzeer een degelijke ontsluiting via het spoor en het water. Om de capaciteit op het spoor te verhogen worden een aantal ontbrekende schakels uitgevoerd (o.a. aanleg bocht Ter Doest, aanleg derde spoor Brugge-Dudzele). Complementair worden op korte termijn de bestaande verbindingen met het hoofdwatwegennet geoptimaliseerd: het bestaande kanaal (Brugge-Gent), de doortocht in Brugge en de estuaire vaart. Een toekomstige beslissing over een nieuwe kanaalverbinding blijft tot de mogelijkheden behoren.

Inzake de haventerreinen dringt zich een ruimtelijke differentiatie op. Op basis van verschillende ruimtelijke kamers wordt een locatiebeleid gevoerd. De voorhaven vormt de troef voor snelle goederenoverslag (roro- en containertrafiek). De achterhaven moet zich meer richten op de verdere opvang van ruimtebehoevende logistieke en distributie-activiteiten en verwerking. De oude haven achter de Visartsluis is aan renovatie toe en wordt gereserveerd voor een strategisch haveninfrastructuurproject. In de Brugse binnenhaven wordt een handhavingsbeleid gevoerd voor de haven- en watergebonden activiteiten. De transportzone wordt binnen de voorziene ruimte verder gefaciliteerd voor logistieke en distributie-activiteiten.

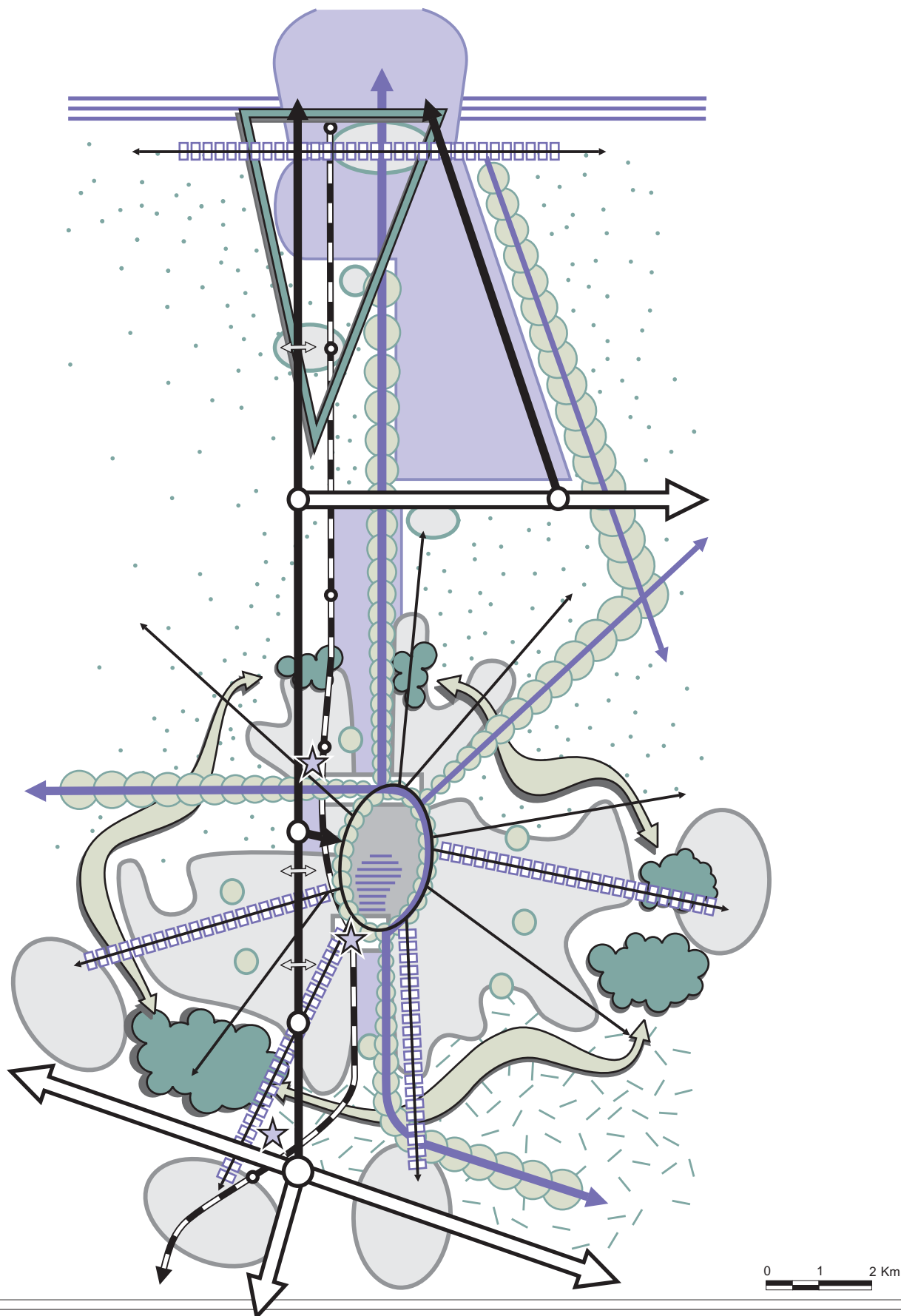
De haven en transportzone dienen duidelijk gebufferd te worden ten opzichte van de aangrenzende woongebieden en het polderlandschap. Het bestaande en geplande kanalsysteem is hierbij uitgangspunt, naast een landschappelijke verdichting van het omgevend landschap.



De leefbaarheid van de woongebieden rond het havengebied wordt gegarandeerd. De driehoek Zeebrugge (Strandwijk, Stationswijk, Dorpskom & Vissershaven) - Zwankendamme - Lissewege maakt deel uit van het netwerk van de kust gezien deze structuur een duidelijke rol speelt als woon- en leefkern, aanleunend bij de poortfunctie en de toeristische bebouwde structuur van de kust. Daarenboven vervult deze structuur een toeristische functie als schakel tussen de kust (kusttoerisme, haventoeerisme, recreatief medegebruik polders) en cultuurtoerisme (Brugge - Lissewege). Deze structuur met zijn verscheidenheid aan kernen is geënt op een openbaarvervoerssysteem van trein, tram en bus.

3.3. SYNTHESE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Kaart 1 geeft de synthese weer van de voorgaande principes. Deze gewenste ruimtelijke structuur zal verder verfijnd worden in de verschillende deelstructuren (hoofdstuk 4) en deelruimten (hoofdstuk 5).



- | | | |
|--|---|--------------------------------------|
| Binnenstad als hoofdkern | Hoofdweg | Te bufferen woonkernen rond haven |
| Woonvleugels | N31 als ontsluitingsweg bovenlokale functies en ontsluiting haven | Ankerpunten binnen de groengordel |
| Haven- en bedrijventerreinen | Structureerende steenwegen op stedelijk niveau in de rand | Open ruimte corridor |
| Toeristisch kerngebied | Structureerende steenwegen op regionaalstedelijk niveau | Groenassen geënt op kanalenstructuur |
| Strategisch project (stationsomgeving, campus AZ St-Jan, Chartreusegebied) | Barrièrewerking verminderen | Stadsbossen |
| Stedelijke ontwikkelingszones stationsomgeving + Sint-Pieterskaai | Lightrail en haltes | Meersengebied |
| Toeristisch netwerk van de kust | | Poldergebied |

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 1

SumResearch
Urban Consulting

**GLOBALE GEWENSTE
RUIMTELIJKE STRUCTUUR**

Juni 2005

1881 - HVD

4. GEWENSTE RUIMTELIJKE DEELSTRUCTUREN

4.1. AFSTEMMING MET BELANGRIJKE BOVENLOKALE PLANPROCESSEN

Parallel met de opmaak van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan liepen twee bovenlokale planningsprocessen met belangrijke implicaties voor Brugge:

- Het strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge.
- De afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge (RSG Brugge).

Onderstaande tabel geeft per deelstructuur een overzicht van de opties en maatregelen waarover een beslissing is genomen in één van beide hogere planprocessen. We beperken ons hierbij tot de opties en maatregelen die betrekking hebben op het grondgebied van Brugge.

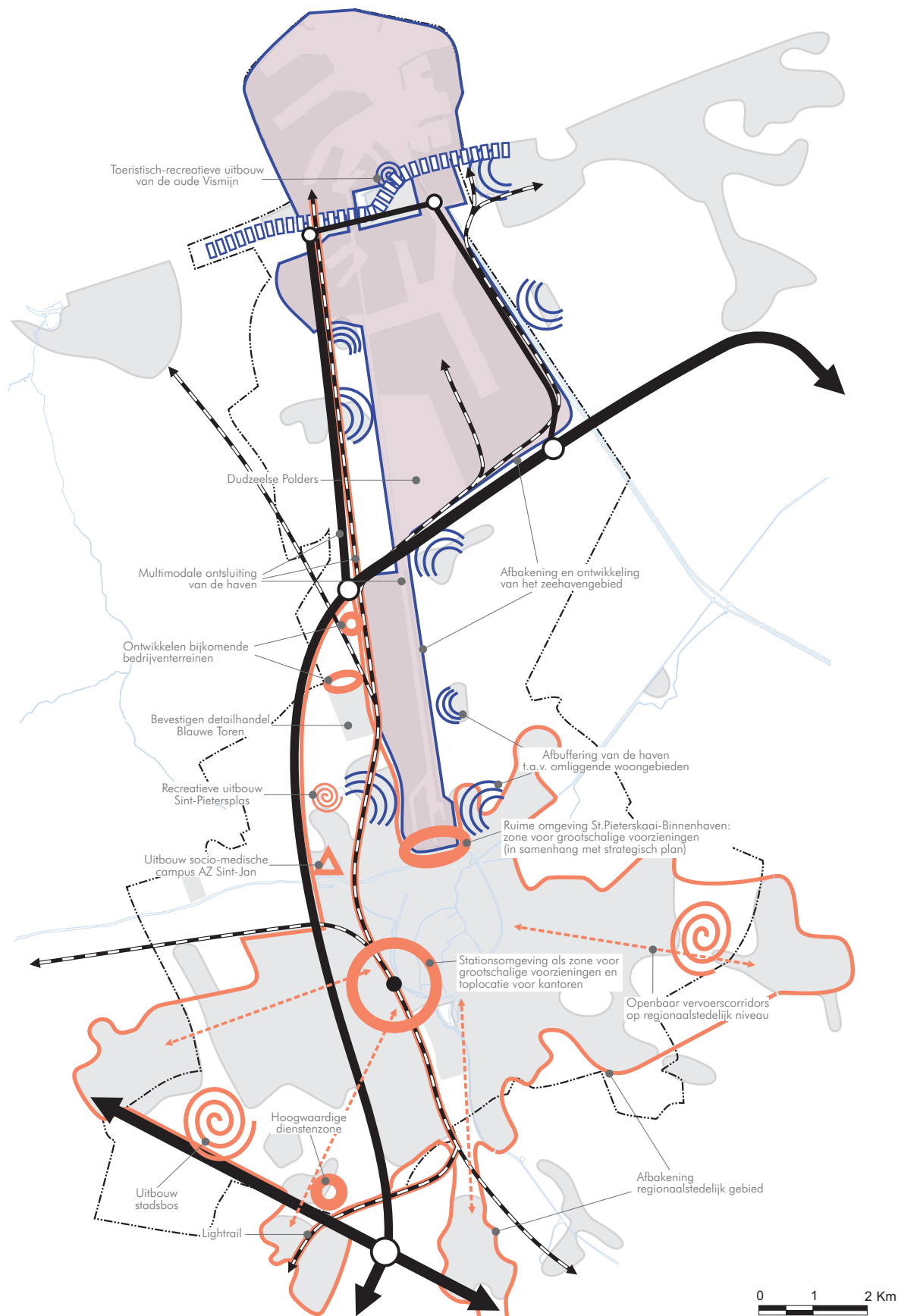
AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE	STRATEGISCH PLAN HAVEN BRUGGE - ZEEBRUGGE
OPTIES EN MAATREGELEN INZAKE DE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR	
- Opmaak van een gewestelijk RUP voor de 'spie' met het oog op het creëren van een aanbod voor grotere regionale bedrijven. - Opmaak van een gewestelijk RUP voor het agrarisch gebied ten westen van de Blankenbergsesteenweg om geen nieuwe landbouwvestigingen meer toe te laten, met het oog op het aanbieden van terreinen voor regionale bedrijvigheid na de planperiode wanneer de behoefte zich stelt. - Opmaak van een gewestelijk RUP voor het bedrijventerrein Blauwe Toren met het oog op het behoud van de bestaande activiteiten (regionale bedrijvigheid en grootschalige detailhandel). - Realisatie van Blauwe Toren Noord i.f.v. kleinschalige regionale bedrijvigheid, indien de beslissing van de minister omtrent BPA Blauwe Toren noord negatief is, of een ontwikkeling voor grootschalige detailhandel indien de beslissing van de minister omtrent BPA Blauwe Toren noord positief is². - Gewestelijk RUP 'Chartreuse' i.f.v. het ontwikkelen van een zone voor hoogwaardige diensten in het Chartreusegebied. - Stadsring (Sint-Pieterskaai) en invalswegen: consolideren en optimaliseren van de bestaande kleinhandelsconcentraties. - Uitbouw van de stationsomgeving als toplocatie voor kantoren + locatie voor grootschalige voorzieningen.	- Gefaseerde en gedifferentieerde uitbouw van het zeehavengebied: - o Voorhaven - o Strategisch haveninfrastructuurproject - o Reserves op lange termijn - o Achterhaven - o Terreinen voor distributie-activiteiten - o Brugse binnenhaven - o Specifieke havenzones - Specifiek voor de Brugse binnenhaven is aangegeven hoe er omgegaan moet worden met het bestaande 'historisch actief' van niet-maritiemgebonden bedrijven. Beleidsmatig is er afgesproken om de bestaande bedrijven en de reeds genomen engagementen rechtszekerheid te geven. - Voorbereidend onderzoek voor gewestelijk RUP naar de bestemmingscategorieën en afbakening van het zeehavengebied - Uitvoeren van een verdiepingsprogramma voor de nautische toegankelijkheid - Haalbaarheidsstudie voor de herinrichting van het Britanniadok (gedeeltelijke opvulling van het dok) - Verdere afweging en uitwerking van inrichtingsalternatieven voor het strategisch haveninfrastructuurproject (open getijzone versus 'snelle' zeesluis) - Onderzoek naar maatregelen om de vrijwaring van de terreinen in de noordwestelijke zone van de achterhaven (Prins Filipsdok – Oud Ferrydok en Carcokes site) als reserve voor strategische haveninfrastructuurprojecten te garanderen.

² Inmiddels is BPA Blauwe Toren Noord goedgekeurd dat voorziet in de realisatie van een grootschalige detailhandelszone op deze locatie.

OPTIES EN MAATREGELEN INZAKE DE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	
- Opmaak van gewestelijke RUP's voor de ontwikkeling van woonuitbreidingsgebied en woonreservegebied naar stedelijk woongebied (WU Bloso, Sint-Jozef, Sint-Annadreef, Sint-Trudo, (deel) Mispelaar, Vossensteert + WR Koolkerke). - Verderzetten van het stadsvernieuwingsbeleid in de binnenstad, de vroegstedelijke wijken en kernen van de na-oorlogse stedelijke wijken. - Opmaak van een stedenbouwkundig ontwerp voor de strategische stedelijke woonprojecten Nieuwe Molens en Sint-Pietersmolenwijk. - Ruime omgeving Sint-Pieterskaai-Binnenhaven als mogelijke locatie voor grootschalige voorzieningen. - Campus AZ Sint-Jan als locatie voor grootschalige voorzieningen in de zorgsector, gekoppeld aan de activiteiten van het AZ.	- Verbeteren van de leefbaarheid in de dorpen en stadswijken rond het zeehavengebied (Zeebrugse woonwijken, polderdorpen Zwankendamme, Dudzele en Lissewege). Voor elke woonkern en stadswijk is een programma van acties uitgewerkt, met de volgende thema's: - o Uitbouw van een samenhangend lokaal verkeerssysteem - o Uitbouw van een samenhangend fietsnetwerk van functionele routes binnen en buiten het havengebied (woon-werkverkeer richting haven) - o Versterken van het openbaar domein in de kernen - o Buffering van de kernen t.o.v. het havengebied - o Bronmaatregelen ter beperking van de hinder afkomstig van havengebonden activiteiten
OPTIES EN MAATREGELEN INZAKE DE LIJNINFRASTRUCTUUR	
- Inrichting van de N31 als primaire weg I met het oog op het verhogen van de capaciteit en de verkeersveiligheid en het verminderen van de barrièrewerking, via de opmaak van een uitvoeringsontwerp en gewestelijk RUP. - Wijziging van de categorisering van de R30 tussen N50 en N351 (van primair II naar secundair III) met het oog op het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer. - Wijziging van de categorisering van de N379 Koning Albert I-laan tussen de N31 en de R30 (van primair II naar secundair II) met het oog op de uitbouw als structurerende verbindingssas tussen Loppem en de stadskern. - Selectie van de N367 Gistelsesteenweg, N50 Baron Ruzettelaan en N9 Maalsesteenweg als secundaire weg III met het oog op de inrichting van deze invalswegen i.f.v. het openbaar vervoer. - Onderzoek naar de uitbouw van een lightrailnet als openbaar vervoersverbinding tussen stad en rand: aanpassingen spoorinfrastructuur en stations, stopplaatsen.	- Aanbieden van een multimodale ontsluitingsinfrastructuur voor de haven: - Uitbouw hoofdwegenet: streefbeeld voor de AX, streefbeeld voor de N31 (tracé AX-Kustlaan), ombouw van de N31 (tracé E40 – AX) tot primaire weg I, ombouw van de N49 tot hoofdweg A11, ombouw van de N44 tot primaire weg I - Uitbouw spoorwegenet: aanleg derde spoor Brugge-Dudzele, aanleg derde en vierde spoor Brugge-Gent, inrichtingsplan omgeving vormingsstation Zwankendamme, aanleg bocht Ter Doest, verbeteren spoorontsluiting naar de Zweedse kaai - Verbeteren van de verbinding met het hoofdwaterwegenet: ondersteuningsprogramma voor de estuaire vaart + optimalisatie bestaande kanaal Brugge-Gent, op termijn onderbouwde beslissing omtrent verbeterde verbinding met het hoofdwaterwegenet - Opties m.b.t. de interne ontsluiting van de haven en ontsluiting van de dorpen rond het havengebied: inrichtingsprincipes voor de havenwegen, aanleg van de NX, Havenrandweg-oost, verbeterde verbinding met de oostelijke strekdam, havenweg tussen de M.Van Oostenrijkstraat en de L.Coiseaukaai, herinrichting kustlaan (N34) doorheen Zeebrugge. - Uitbouw van het fietsnetwerk in de haven. - Uitbouw van het openbaar vervoer in de haven.
OPTIES EN MAATREGELEN INZAKE DE GROEN- EN OPENRUIMTESTRUCTUUR	
- Verdere uitbouw randstedelijk groengebied Ryckeveld-Malebos met recreatief medegebruik. - Randstedelijk groengebied Tillegembos: te versterken ten zuiden van de E40, indien de barrière van de E40 doorbroken kan worden. - Uitbouw van een groengebied ter hoogte van het Chartreusegebied zodat de bestaande groene gordel niet onderbroken wordt. - Assebroekse Meersen, Damse Vaart en Gemene	- De Dudzeelse polder is aangeduid als gebied binnen het zeehavengebied waar natuurwaarden (tijdelijk) in stand worden gehouden en beheerd in dit licht: aanleg van een buffer bij het aansnijden van de havenzone tussen de spoorbundel Pelikaan en de Dudzeelse Polder + opmaak van een beheersplan. - In stand houden van de elementen van de natuurlijke structuur buiten de zeehaven: Fonteintjes en Oudemaarspolder, Ter Doest en bermen, Poldercomplex ten zuiden en ten westen van de achterhaven, Zeebos.

Weidebeek: herbestemmen woonuitbreidingsgebied naar open ruimte.	- Uitbouw van de ecologische infrastructuur binnen de zeehaven (taluds, bermen, restruimtes, ...). - Omgaan met de natuurwaarden in de voorhaven - Programma om de sternpopulatie in de voorhaven in stand te houden, met het oog op de onverwijldde aansnijding van de gebieden in de westelijke voorhaven.
OPTIES EN MAATREGELEN INZAKE DE TOERISTISCH - RECREATIEVE STRUCTUUR	
- Verdere uitbouw van Sint-Pietersplas als stedelijke recreatieve groenpool door het creëren van extra recreatief groen en verblijfsrecreatie op stedelijk niveau (via de opmaak van een gewestelijk RUP). - Boudewijnpark en sportcomplex Jan Breydel: behoud en bestendigen van de bestaande voorzieningen.	- Opstellen van een actieplan t.a.v. het toeristisch product van de zeehaven, rekening houdend met de beperkingen terzake op economisch en veiligheidsvlak: toeristisch-recreatieve ontwikkelingen rond de oude vismijn Zeebrugge, aanleg van cruise-schepen, gebruik van het Prins Albertdok voor recreatieve vaartuigen, wandelingen en kijkplaatsen in en rond de zeehaven, ...

TABEL 1 : ELEMENTEN UIT STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN EN DE AFBAKENING RSG



- Elementen waarover beslist wordt in het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied
- Elementen waarover beslist wordt in het strategisch plan voor de haven van Brugge - Zeebrugge

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 2

SumResearch
Urban Consultancy

**ELEMENTEN UIT AFBAKENING RSG BRUGGE
EN STRATEGISCH PLAN HAVEN ZEEBRUGGE**

April 2006

1881 - HVD

4.2. GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

4.2.1. RUIMTELIJKE PRINCIPES

4.2.1.1. Tegengaan van de stadsvlucht door het voeren van een aanbodbeleid

Eén van de belangrijkste opties van het ruimtelijk structuurplan bestaat erin om Brugge verder uit te bouwen als een aantrekkelijke woongemeente. Uitgangspunt hierbij moet zijn om het aanhoudend negatief migratiesaldo (sinds 1975) om te buigen in een positief saldo. Sinds 1998 is er reeds een kentering in de migratiebewegingen vast te stellen: het globaal migratiesaldo voor Brugge is opnieuw positief. De jonge gezinnen (30'ers) wijken echter nog steeds massaal uit Brugge.

Om de stadsvlucht van de jonge gezinnen te keren, en de jongeren (20'ers) en senioren (60'ers) verder aan te trekken, moeten er voor elk gezinstype voldoende woningen op de huisvestingsmarkt worden aangeboden, meer dan dat het nu het geval is.

Dit aanbodbeleid dient op twee manieren te gebeuren:

1. Benutten van de verdichtingsmogelijkheden.
2. Het scheppen van nieuwbouwmogelijkheden.

Deze twee opties zijn niet tegenstrijdig, maar versterken elkaar.

4.2.1.2. Aandacht voor de onmiddellijke en ruime groene omgeving

Naast het aanbieden van kwalitatieve woningen dient eveneens maximale aandacht te gaan naar de kwaliteit van de woonomgeving. Omgevingselementen zoals goede ontsluiting, de aanwezigheid van handel en voorzieningen, groen en recreatiemogelijkheden winnen meer en meer aan belang. Vooral aan de aanwezigheid van meer groen wordt belang gehecht. Wenst men het wonen in de stad aantrekkelijk te houden, dan zal aan die behoefte antwoord dienen gegeven te worden. In dit opzicht dienen de zogenaamde 'groene gordel' rond Brugge evenals de groene enclaves in het bebouwde weefsel, maximaal gevrijwaard en behouden te worden.

4.2.1.3. Verweving van woningtypes en functies om leefbare buurten te creëren

Teneinde een sociale mix te creëren, dient er per stadsdeel een voldoende menging van woningtypes te bestaan. Dit betekent een verweving van kleine en grotere woningen, en van sociale en particuliere woningen. Juist door het aanbieden van een diversiteit aan woningtypen zullen wijken worden bewoond door starters, senioren en gezinnen met kinderen.

Er wordt tevens een sterke nadruk gelegd op functievermenging. Het op een optimale manier verweven van functies (wonen en werken) doet ruimtelijke meerwaarden, vormen van synergie en complementariteiten ontstaan in het stedelijk weefsel.

4.2.1.4. Streven naar optimale woondichtheden

In het regionaalstedelijk gebied Brugge dient gestreefd te worden naar stedelijke woondichtheden. Dit is niet alleen noodzakelijk omwille van de schaarste aan grond, maar ook omwille van de rendabiliteit van investeringen in voorzieningen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziet een streefcijfer van minimaal 25 woningen per hectare. Het is hierbij niet de bedoeling dat voor iedere nieuwe verkaveling

klakkeloos een dichtheid van 25 woningen/ha wordt gehanteerd. Wel dient de totaalsom van alle bijkomende woon(uitbreidings)gebieden een stedelijke dichtheid te bereiken. Het is hierbij de uitdaging om te zoeken naar alternatieve compactere woonvormen.

4.2.2. COMPONENTEN VAN DE GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

De nederzettingsstructuur van Brugge bestaat uit een verscheidenheid aan stedelijke en niet-stedelijke woonomgevingen. Deze ruimtelijke diversiteit vraagt om een gebiedsgerichte aanpak. De verschillende beleidscategorieën zijn gebaseerd op het reeds bestaande nederzettingspatroon van Brugge, en maken een onderscheid tussen het stedelijk weefsel en de bebouwde ruimte in het buitengebied.

4.2.2.1. Stedelijk gebied

Overeenkomstig de resultaten van het afbakeningsproces voor het RSG Brugge behoren de volgende delen van Brugge tot het regionaalstedelijk gebied:

- De historische binnenstad
- De randstedelijke “vleugels” die gehecht zijn aan de binnenstad. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de vroegstedelijke wijken enerzijds (grosso modo de noordelijke vleugel), en de na-oorlogse wijken anderzijds (grosso modo de oostelijke en westelijke vleugel).

BINNENSTAD : CONTINUEREN VAN HET STADSVERNIEUWINGSBELEID

De historische binnenstad als hét hart van de stad is en blijft het middelpunt van het stedelijk gebied. De binnenstad is met zijn rijk bebouwde historische omgeving, de dooradering van de reitjes en de aanwezigheid van diverse stedelijke functies een aangename plek om te wonen. Hier bovenop kent de binnenstad door de massale aanwezigheid van monumenten ook een belangrijke toeristische functie: vooral het gebied tussen het Minnewater, 't Zand en de Markt trekt massa's buitenlandse toeristen aan. Er dient over gewaakt te worden dat het toerisme de woonfunctie niet verder verdringt, opdat de leefbaarheid gegarandeerd blijft.

Al decennia lang is in de Brugse binnenstad een beleid gevoerd van kwalitatieve stadsvernieuwing, waardoor binnenstedelijke aftakeling geen kans kreeg. In de toekomst dient dit beleid verder gezet en versterkt met een permanente aandacht voor het behoud van het wonen in de stad. Ruimte voor nieuwe bouwlocaties is niet ruim voorhanden, waardoor alle aandacht verder aangewend wordt voor kwalitatief herstel van het stadsweefsel. Naast renovatie-, vernieuwbouw en het aanpakken van de leegstand, dient bijzondere aandacht gegeven te worden aan de problematiek van wonen boven winkels en vernieuwende strategische woonprojecten (in navolging van bijvoorbeeld 't Pandreitse).

Voorts dient er ook in de binnenstad gestreefd te worden naar het behoud en de realisatie van verschillende woontypologieën. Een stijging van het bevolkingsaantal in de binnenstad is hierbij geen na te streven doelstelling, maar wel het op peil houden van de bevolking en het streven naar een menging van verschillende gezinstypes en inkomensklassen. De binnenstad mag geen enclave of getto van éénpersoonsgezinnen worden. Op dit ogenblik overtreft het aantal éénpersoonsgezinnen reeds het aantal méépersoonsgezinnen.

VROEGSTEDELIJKE WIJKEN: VERSTERKEN VAN DE WOONFUNCTIE

De eerste stedelijke uitbreidingen in het begin van de 20^e eeuw vonden vooral plaats ten noorden van de binnenstad, met de wijken Kristus-Koning, Sint-Jozef en Sint-Pieters, door een (beperkte) industrialisatie rond de binnenhaven. Deze stedelijke wijken worden gekenmerkt door een vrij hoge

bebouwingsdichtheid en enkele leegstaande bedrijfspanden. Het is ook in deze noordelijke wijken dat de grootste voorraad aan niet-uitgeruste woongebieden gesitueerd is (vooral in Sint-Pieters en in mindere mate in Sint-Jozef).

In eerste instantie dienen de leegstaande bedrijfspanden herbestemd te worden voor wonen, in verweving met andere functies zoals kantoren, handel en diensten. Deze leegstaande bedrijfspanden zijn vooral gesitueerd langsheen de Ringvaart (Houtkaai, Kolenkaai) en de Damse Vaart (Noorweegse Kaai, Damse Vaart Zuid), en hebben zodoende belangrijke potenties voor wonen aan het water. Een aantal van deze locaties zijn thans reeds in ontwikkeling: zo is “Bloemmolens Dewulf” reeds omgevormd tot sociaal wooncomplex, en wordt “de Nieuwe Molens” gerenoveerd om er lofts te realiseren.

Hiernaast dient de woonfunctie in de vroegstedelijke wijken versterkt te worden door het ontwikkelen van de niet-uitgeruste bouwgrondreserves in Sint-Pieters. Deze gronden zijn in handen van een sociale bouwmaatschappij. Het is echter wenselijk om hier niet enkel sociale woningen te voorzien, maar ook ondersteunende wijkinfrastructuur, en een verweving van private en sociale huur- en koopwoningen na te streven, met de bedoeling een sociale mix te creëren van verschillende bevolkingsgroepen en inkomensklassen (zie hiervoor tabel 2 van paragraaf 4.2.3.4 omtrent de na te streven verhoudingen bij de ontwikkeling van nieuwe woonzones).

NA-OORLOGSE STEDELIJKE WIJKEN: VERDICHTEN EN SAMENHANG ZOEKEN

Het is vooral na de tweede wereldoorlog dat de stad Brugge een forse groei kende, en zich rond de binnenstad een brede stadsrand heeft ontwikkeld met een lagere bebouwingsdichtheid. Het gaat om de westelijke vleugel met de deelgemeenten Sint-Andries en Sint-Michiels, en de oostelijke vleugel met de deelgemeenten Assebroek en Sint-Kruis. Deze verschillende wijken zijn vanuit de binnenstad radiaalsgewijs gegroeid langs de steenwegen door een stelselmatige invulling van de achterliggende gronden.

Het begeleiden en structureren van de invulling van de taakstelling voor wonen is hier de eerste opdracht. Er moet gestreefd worden naar het afwerken van bestaande verkavelingen en reeds gestarte projecten. Belangrijk hierbij is de aandacht voor de omgeving: de waardevolle open ruimten dienen open gehouden te worden. Anderzijds moet er in de omgeving van de steenwegen een bepaalde mate van verdichting nagestreefd worden (o.a. door meergezinswoningbouw).

In de oude dorpskernen van deze stedelijke wijken dient een stadsvernieuwingsbeleid gevoerd te worden (vnl. Assebroek, Sint-Kruis en Sint-Andries, waar 30 tot 40% van het woningbestand dateert van voor 1945). Indien er een afname van het aantal gezinnen zou ontstaan, zouden deze oude dorpskernen (en veel minder de binnenstad) het eerst slachtoffer worden van een nieuwe leegstandsgolf. In deze kernen dienen de inbreidingsmogelijkheden te worden onderzocht en kan ook plaats gereserveerd worden voor bejaardenwoningen (o.a. serviceflats) aansluitend aan voorzieningen.

Tenslotte dienen er maatregelen getroffen te worden om de barrièrewerking van de expressweg N31 in het woonweefsel van Sint-Andries en Sint-Michiels zoveel mogelijk in te perken.

4.2.2.2. Kernen buiten het stedelijk gebied

Conform de afbakening van het RSG Brugge behoren Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege, Dudzele en Kruisabele niet tot het stedelijk gebied.

WOONKERNEN DUDZELE EN LISSEWEGE

Conform het PRS West-Vlaanderen zijn Dudzele en Lissewege geselecteerd als woonkern. Deze woonkernen hebben een structurerende rol voor wonen in het buitengebied, en een lokale verzorgende rol. Naast het opvangen van de eigen woonbehoeften richt het beleid zich vooral op een kwalitatieve opwaardering (o.a. door het voorzien van afdoende buffering t.a.v. de haven), en een goede inbedding in de open ruimte.

OVERIGE WOONCONCENTRATIES

Voor de overige woonconcentraties in het buitengebied (Zeebrugge, Zwankendamme en Kruisabele) is de kwalitatieve opwaardering het belangrijkste beleidselement. Dit geldt vooral voor Zeebrugge en Zwankendamme waar de nabijheid van de haven bijzondere aandacht vraagt voor problemen van visuele hinder, geurhinder en lawaaihinder.

4.2.2.3. Verspreide bewoning

Volgens het PRS West-Vlaanderen moeten in het gemeentelijk structuurplan de ontwikkelingsperspectieven voor de verspreide bestaande vergunde bebouwing aangegeven worden. Hierbij worden zowel ontwikkelingsperspectieven aangegeven voor individuele zonevrije woningen als voor specifieke woningconcentraties (de zogenaamde woonkorrels). De vertrekbasis hierbij zijn de vigerende decretale bepalingen over deze materie³.

Het stadsbestuur van Brugge zal de volgende gebiedsgerichte beleidslijnen hanteren ten aanzien van de (vergunde) zonevrije woningen op Brugs grondgebied:

- 1) **Zonevrije woningen die direct aansluiten bij het stedelijk gebied of bij de geselecteerde woonzones in het buitengebied** (woonkernen Lissewege en Dudzele + Zeebrugge, Zwankendamme & Kruisabele)⁴ krijgen gelijkaardige ontwikkelingsmogelijkheden als in woongebied:
 - Dezelfde uitbreidings- en verbouwingsmogelijkheden als in woongebied.
 - Complementaire functies bij het wonen zijn toegestaan evenals een wijziging van de hoofdfunctie 'wonen' (bv. naar handel, horeca, ambachtelijke bedrijf, kantoor- of dienstenfunctie), voor zover de goede ruimtelijke ordening niet geschaad wordt. Deze toetsing dient uitgebreid te gebeuren bij de opmaak van het GRUP, met aandacht voor de volgende aspecten:
 - Invloed van het nieuwe gebruik op het aantal te verwachten bewoners, gebruikers of bezoekers van het gebouw
 - Invloed van het nieuwe gebruik op het mobiliteitsaspect.
 - Relatie van het nieuwe gebruik met de in de omgeving aanwezige functies.
 - Relatie van het nieuwe gebruik met de in de omgeving vastgelegde bestemmingen.

³ Artikel 145bis van het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening d.d. 18/05/1999 en latere wijzigingen.

⁴ Zonevrije woningen sluiten aan bij een woongebied indien ze gelegen zijn op maximum 30 meter t.a.v. het woongebied.

- Het al dan niet bouwfysisch geschikt zijn van het gebouw voor het nieuwe gebruik.
- 2) **Zonevreemde woningen die gelegen zijn in een woonkorrel**⁵ (zie indicatieve selectie kaart 3), maar niet direct aansluitend bij het stedelijk gebied of bij de geselecteerde woonzones, krijgen de volgende ontwikkelingsmogelijkheden:
- Uitbreiding van het woningvolume is mogelijk (er wordt geen maximum volume aangegeven), maar dient steeds in afweging te gebeuren ten aanzien van de natuurlijke en landschappelijke waarden van de omgeving. Deze toetsing aan de draagkracht van de omgeving dient te gebeuren in het kader van het GRUP. ~~Voor woonkorrels die gelegen zijn in een gebied met een natuurlijke of landschappelijke waarde (prioritair gebied voor natuur, natuurverwevingsgebied of landbouwgebied in waardevol landschap) dient er bijzondere aandacht te gaan naar het behoud, herstel en de integratie van deze waarden~~^{6,*}.
 - Complementaire functies bij het wonen zijn toegestaan, maar een wijziging van de hoofdfunctie 'wonen' is niet toegestaan (wonen blijft hoofdfunctie).
 - ~~De invulling van tussenliggende onbebouwde percelen moet onder bepaalde omstandigheden mogelijk zijn (bv. wachtgevels, smalle onbebouwde tussenruimte)~~^{7,*}.
- 3) De **geïsoleerde zonevreemde woningen in autonoom landbouwgebied of landbouwgebied in waardevol landschap** krijgen de ontwikkelingsmogelijkheden volgens het decreet:
- verbouwen, herbouwen of uitbreiden is mogelijk met een volumevermeerdering van maximaal 100%, voor zover het bouwvolume van 1.000m³ nuttige ruimte niet overschreden wordt
- 4) Voor de **geïsoleerde zonevreemde woningen in prioritaire gebieden voor natuur of landbouwgebied met hoog ecologisch belang** (= natuurverwevingsgebied) worden de volgende ontwikkelingsmogelijkheden geformuleerd als suggestie aan de Vlaamse overheid:
- enkel instandhoudingswerken en verbouwingen binnen het bestaande volume (= conform het decreet)
 - bij geheel of gedeeltelijke vernieling door een plotse ramp is herbouw mogelijk (= uitbreiding t.a.v. het decreet)

⁵ Een **woonkorrel** is een concentratie van minstens 5 vergunde zonevreemde woningen langs een openbare uitgeruste weg, waarbij de afstand tussen de gevels van de woonhuizen niet meer dan 30 meter bedraagt. Bewoonde vergunde woningen die net buiten de concentratie van zonevreemde woningen gelegen zijn, kunnen mee opgenomen worden, wanneer de afstand tussen de concentratie en de daarbuiten gelegen woningen niet meer dan 70 meter bedraagt. De woonkorrels zijn indicatief aangegeven op kaart 3, deze selectie is niet-limitatief. Gedetailleerd onderzoek in het kader van een GRUP kan andere woonkorrels aangeven.

⁶ In het verleden zijn reeds verschillende zonevreemde woonconcentraties opgenomen in BPA's ter bescherming van de open ruimte. Ook in de toekomst wenst de stad de problematiek van concentraties zonevreemde woningen op te lossen via een gedetailleerde stedenbouwkundige en planologische beoordeling in het kader van het opmaken van uitvoeringsplannen. Hierdoor kan deze problematiek ook in zijn globale omgevingscontext gesitueerd en opgelost worden.

⁷ ~~Ook de minister laat een opening voor deze mogelijkheid. De provincie hanteert evenwel een zeer streng beleid en stelt dat er in geen geval nieuwe woongelegenheden kunnen gecreëerd worden.~~

* ~~xxxxxx~~: uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

In functie van de dringendheid van de problematiek die op korte termijn een oplossing vraagt, kunnen de zonevreemde woningen worden opgenomen:

- in gebiedsgerichte RUP's voor de zonevreemde woningen van categorie 1 en 2.
- in de RUP's voor de afbakening van de agrarische beleidscategorieën⁸ (zie paragraaf 4.6.2) voor de zonevreemde woningen van categorie 3 en 4.

Zolang de zonevreemde woningen nog niet zijn opgenomen in een RUP blijft de algemene regelgeving volgens het decreet geldig.

4.2.2.4. Voorzieningen en dienstenfuncties

Voorzieningen en dienstenfuncties maken deel uit van de nederzettingsstructuur, en horen thuis in of nabij de woongebieden. Onderscheid moet gemaakt worden op het vlak van de reikwijdte van deze voorzieningen en diensten. De **sociale en culturele voorzieningen op wijkniveau** worden het best in de centra van de deelgemeenten gesitueerd (vb. multifunctionele zalen in Dudzele en Sint-Andries). Ook wat de verdere uitbouw van socio-medische diensten en aangepaste huisvesting betreft, wordt er gestreefd naar de integratie in de onmiddellijke woon- en leefomgeving zodat mensen zo lang mogelijk in hun vertrouwde omgeving kunnen blijven wonen. De kernen van de gespecialiseerde medische verzorging worden verder ter plaatse uitgebouwd (AZ-Sint-Jan, AZ Sint-Lucas en O.L.V.-Kliniek), indien de ruimtelijke behoefte hiervoor kan aangetoond worden door de beheerders.

De verschillende OCMW-voorzieningen worden, wegens plaatsgebrek in de binnenstad, geconcentreerd op de socio-medische campus AZ Sint-Jan. Conform het afbakeningsproces RSG Brugge, wordt de campus van het AZ Sint-Jan voorbehouden voor uitbreidingsbehoeften van de zorgsector die onmiddellijk gekoppeld zijn aan de bestaande activiteiten van het AZ en waarbij de directe nabijheid van het AZ een meerwaarde vormt.

Ook de overige nieuwe bovenlokale en regionaalstedelijke voorzieningen (vb. beurshal, secundaire en hogescholen, bioscoopcomplex, ...) moeten een goede ontsluiting hebben zowel wat het individueel verkeer als het collectief verkeer betreft. Dit betekent A+B locaties (zie paragraaf 4.4.3.5):

- de ruime stationsomgeving
- de omgeving van de Sint-Pieterskaai - binnenhaven
- de knooppunten van de N31 met de radiale steenwegen. Voor de KHBO-campus is reeds een locatie voorzien langs de N31, ter hoogte van het knooppunt met de Koningin Astridlaan.

Met de omgeving van de Sint-Pieterskaai wordt tevens de zuidelijke binnenhaven bedoeld. Deze zone fungeert als een soort van overgangszone tussen het regionaalstedelijk gebied ten zuiden en het havengebied ten noorden. De exacte afbakening tussen het havengebied en het stedelijk gebied in deze overgangszone zal in overleg met MBZ en Stad Brugge bepaald worden, en zal vastgelegd worden bij de opmaak van het GewRUP voor het zeehavengebied.

In het kader van strategisch plan voor de haven zijn reeds een aantal ontwikkelingsopties voor deze overgangszone naar voren geschoven⁹. Het deel van de overgangszone dat tot het stedelijk gebied

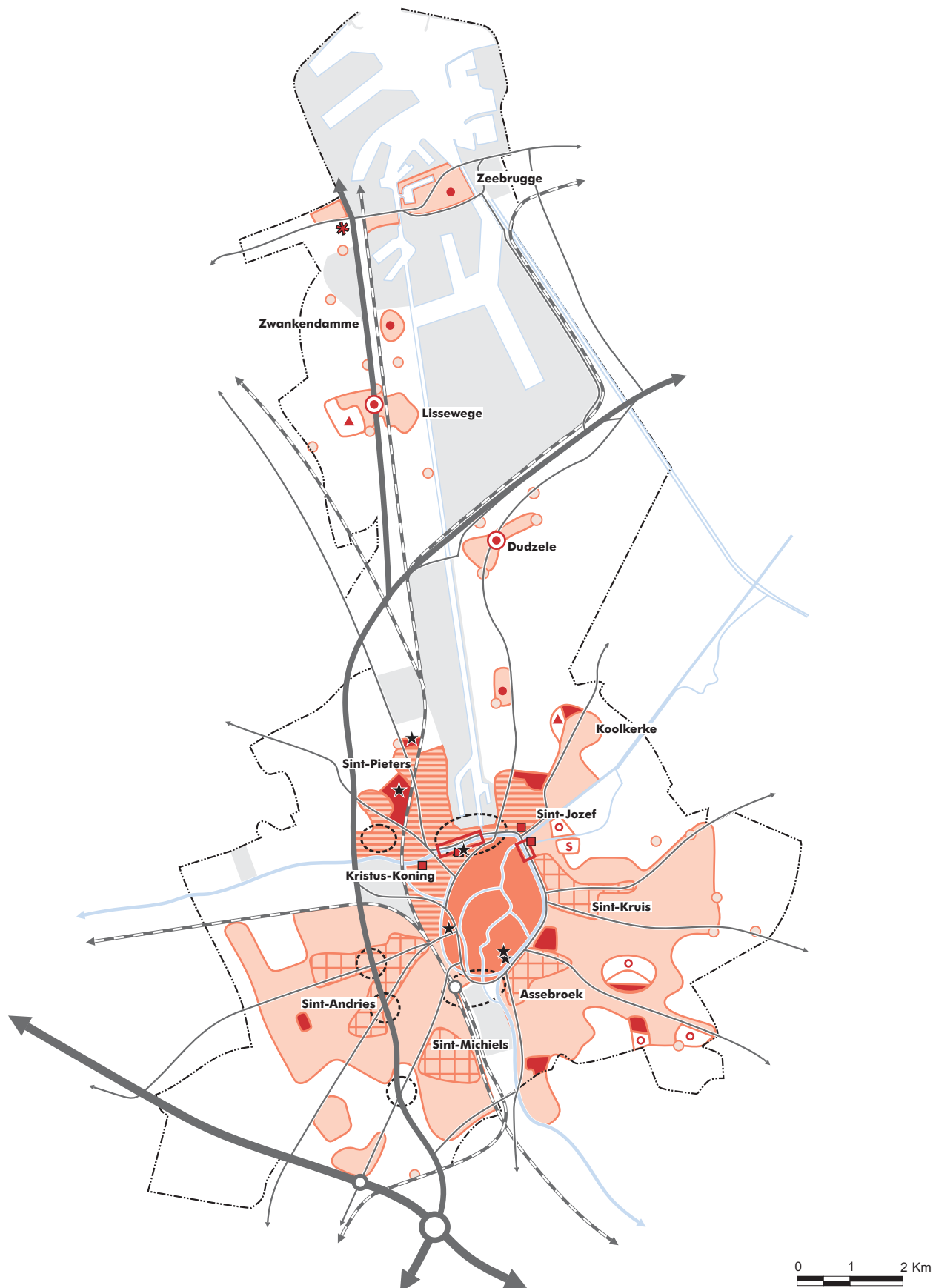
behoort, wordt voorzien voor milieu- en/of omgevingsbelastende stedelijke activiteiten (bv. politie, parkeergelegenheden voor auto's en vrachtwagens, jeugdvoorzieningen,...), met uitsluiting van kleinhandel en lokale ambachtelijke bedrijven. Vestigingsvoorwaarden voor die stedelijke activiteiten zijn:

- Activiteiten die milieu- of omgevingsbelastend zijn en daarom moeilijk in de woonwijken ingepast kunnen worden;
- Activiteiten die een onmiddellijke nabijheid van de stadskern en/of omgevende wijken vereisen;
- Activiteiten die een goede bereikbaarheid vereisen;
- Activiteiten die een openbaar karakter hebben en/of een publiek maatschappelijk nut hebben.

De stad Brugge sluit zich aan bij deze opties, maar is van mening dat de ontwikkelingsperspectieven nog verder onderzocht moeten worden. Hiertoe zal de stad een stadsontwerp opmaken, passend in het aangegeven beleidskader. Recentelijk is voor de omgeving van de Entrepot reeds een ontwerpstudie opgemaakt i.f.v. het verhogen van de aantrekkelijkheid van de omgeving, het verbeteren van de veiligheid en toegankelijkheid en de inpassing van een aantal voorzieningen (skatepark, basket, groen, kinderspeelterrein, vrachtwagenparking en randparking).

⁸ De differentiatie van het agrarisch kan eventueel vastgelegd worden via een gewestelijk RUP. In afwachting hiervan kunnen gemeenten voor bepaalde delen van hun grondgebied met een dringende problematiek reeds zelf starten met de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de landbouw, voor zover de planopties niet strijdig zijn met de (hypothese van) gewenste openruimtestructuur op Vlaams niveau.

⁹ Zie strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge, "adviesnota betreffende de Brugse binnenhaven", mei 2004, p. 9.



- Binnenstad: verderzetten stadsvernieuingsbeleid
- Vroegstedelijke wijken: versterken woonfunctie
- Herwaardering oude dorpskernen
- Na-oorlogse stedelijke wijken: verdichten en samenhang zoeken
- Te versterken woonkernen
- Overige woonconcentraties in buitengebied: kwalitatieve opwaardering
- (zonevreemde) woonkorrel (indicatieve weergave): opname in gebiedsgericht RUP
- Strategisch woonproject

- Te herbestemmen voor recreatie
- Te herbestemmen naar open ruimte
- Te reserveren woonzone voor na de planperiode
- Te ontwikkelen woonzone
- Te herbestemmen bedrijfspand
- Doortrektersterrein voor woonwagens
- Locatie voor woonboten
- Voorkeurslocaties grootschalige stedelijke en woonondersteunende voorzieningen

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 3

SumResearch
Urban Consultancy

GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

Maart 2006

1881 - HVD

4.2.3. BELEIDSELEMENTEN

4.2.3.1. Verdichtingsstrategie

Een optimale benutting van de ruimte houdt zowel het effectief benutten van gronden en (leegstaande) gebouwen in, als het hanteren van een voldoende hoge dichtheid bij het realiseren van nieuwe woonzones.

Bij de ruimtelijke principes voor de nederzettingsstructuur is het streven naar een gemiddelde dichtheid van minstens 25 woningen per hectare voor het stedelijk gebied reeds naar voren geschoven. Deze dichtheid kan uiteraard gedifferentieerd worden afhankelijk van de locatie of de eventueel te integreren natuurlijke of andere elementen in een woongebied. In sommige zones in het stedelijk gebied is het dan ook het wenselijk een lagere dichtheid aan te nemen (randstedelijke gebieden). Het tekort kan dan weer opgevangen worden in het dichtere stadskernegebied waar een hogere dichtheid aanvaardbaar is. Vanuit de waargenomen bestaande woningdichtheden¹⁰ en het ruimtelijk concept voor Brugge wordt het volgende gedifferentieerd beleid (volgens een radiaal-concentrisch patroon) voorgesteld:

- Minimum 30 woningen per hectare voor de binnenstad,
- Minimum 25 woningen per hectare voor de vroegstedelijke wijken Kristus-Koning, Sint-Pieters en Sint-Jozef en de oude dorpskernen van de stedelijke wijken Sint-Kruis, Assebroek, Sint-Michiels en Sint-Andries,
- Minimum 25 woningen per hectare voor de woonzones die aansluiten bij de steenwegen die geselecteerd werden als openbaar vervoerscorridors in het regionaalstedelijk gebied. Een verdichting langs deze openbaar vervoerscorridors wil echter niet zeggen dat een evolutie naar hoogbouw langs deze assen wenselijk is, maar dat in de omgeving van de assen kan gezocht worden naar verdichtingsmogelijkheden onder de vorm van meergezinswoningbouw.
- Minimum 20 woningen per hectare voor de randstedelijke gebieden van Sint-Kruis, Assebroek, Sint-Michiels, Sint-Andries en Koolkerke,
- Minimum 15 woningen per hectare voor de woonkernen Dudzele en Lissewege.

Het optimaal benutten van de ruimte houdt tevens in dat het stadsbestuur:

- Een stimuleringsbeleid voert ten aanzien van het op de markt brengen van uitgeruste bouwpercelen.
- Het stimuleringsbeleid voortzet ten aanzien van wonen boven winkels in de kernstad (zie informatief deel). Echter ook boven de grootschalige baanwinkels in de stadsrand dient wonen gestimuleerd te worden. Dergelijke baanwinkels nemen een enorme oppervlakte in en bieden grote potenties voor een efficiënter ruimtegebruik. Bovendien kan op deze manier verhinderd worden dat de woonfunctie in de detailhandelsconcentratiezones volledig verdwijnt.
- Een herbestemming van de leegstaande bedrijfspanden nastreeft (bv. Nieuwe Molens, Structo, Mouterij Huys, ...). Een aantal van deze projecten is reeds in realisatie.
- Andere opportuniteiten aangrijpt waar op een kwalitatieve manier aan woonverdichting kan gedaan worden. Dergelijke opportuniteit doet zich bijvoorbeeld voor in de omgeving van het kasteel Ter Poele in Sint-Pieters. De huidige bestemming volgens BPA Vaartstraat is deels achterhaald, waardoor

¹⁰ Zie informatief gedeelte, paragraaf 4.2.2

er ruimte vrijkomt voor een kwalitatief woonproject met een mix van sociale en private woningen (zie paragraaf 5.1.2.1 omtrent de microschaal van Sint-Pieters).

4.2.3.2. Woonprogrammatie voor het stedelijk gebied

Om aan de woonbehoeften zoals berekend in het informatief gedeelte te voldoen, zullen, naast het benutten van de verdichtingsmogelijkheden, in eerste instantie de NIET-UITGERUSTE GRONDEN IN WOONGEBIED ontwikkeld moeten worden. De grootste reserves van dergelijke terreinen liggen in Sint-Pieters (ca. 33 ha) en zijn in handen van de sociale bouwmaatschappij, maar ook Sint-Andries heeft nog een aanzienlijke reserve aan niet-uitgeruste gronden in woongebied.

Aansluitend bij de bossen van Beisbroek-Tudor-Tillegem in het zuidwesten van Brugge, bevinden zich nog een aantal ONBEOUWDE GRONDEN IN WOONPARK. Op sommige van deze gronden is een waardevolle bebossing aanwezig, en is een woonontwikkeling omwille van de ecologische of recreatieve waarde niet wenselijk. Voor deze gronden is een herbestemming naar groenzone aangewezen. De gronden tussen de gemeentegrens met Varsenare en de Doornstraat en de restpercelen nabij Tillegem komen hiervoor mogelijks in aanmerking. Verder onderzoek in het kader van de opmaak van het GRUP dient evenwel uit te wijzen welke percelen effectief een groene herbestemming zullen krijgen.

Conform het afbakeningsproces en de hieraan gekoppelde taakstelling wonen, wordt de optie genomen om een aanbodbeleid te voeren en tevens een aantal WOONUITBREIDINGSGEBIEDEN in Brugge aan te snijden. Dit blijkt noodzakelijk gezien het geringe aanbod aan bouwmogelijkheden in de randgemeenten. Door Brugge een groter aandeel van de taakstelling te laten opnemen, kan bovendien verhinderd worden dat de traditionele open verkavelingen in de randgemeenten verder ondersteund worden, en dat de (jonge) gezinnen Brugge ontvluchten. In overeenstemming met de keuzes die gemaakt werden in het afbakeningsproces voor het RSG Brugge¹¹ zullen de volgende woonuitbreidingsgebieden ontwikkeld worden als 'stedelijk woongebied' binnen de planperiode (in het totaal 50,6 hectare – de nummering verwijst naar kaart 4):

1. Het woonuitbreidingsgebied ten westen van de Sint-Trudostraat: 9,5 ha
2. Het binnengebied tussen de M. Van Hammestraat, Mispelaar en Molenstraat: 6,0 ha
3. Het zuidelijk binnengebied tussen de Vossensteert en Astridlaan: 9,0 ha
4. Het woonuitbreidingsgebied ten zuiden van het BLOSO sportcentrum: 6,1 ha
5. Het woonuitbreidingsgebied tussen de Dudzeelse Steenweg en de Brugse Steenweg: 12,1 ha (deels gelegen in BPA 77 Koolkerksesteenweg en BPA 159 in opmaak Kasteel de Groene Poort)
6. Het woonuitbreidingsgebied tussen de Lange Molenstraat en de Nieuwe Sint-Annadreef: 4,2 ha
7. Het gedeelte van het woonreservegebied in Koolkerke ten oosten van de Arendstraat: 3,7 ha (gelegen in BPA 83 Koolkerke Centrum)

Via de opmaak van een gewestelijk RUP krijgen deze woonuitbreidingsgebieden een herbestemming als stedelijk woongebied. De inrichting en fasering van deze gebieden kan verder gedetailleerd worden via de opmaak van een RUP of verkavelingsplan.

¹¹ Zie afbakeningproces RSG Brugge, "Voorstel van Afbakening", september 2004.

Geen van deze aan te snijden woonuitbreidingsgebieden is gesitueerd in een risicozone voor overstroming¹². Bij de opmaak van de gewestelijke en/of gemeentelijke RUP's zal de geplande ontwikkeling van de woonuitbreidingsgebieden uitgebreid getoetst worden aan de beginselen van het integraal waterbeleid (watertoets)¹³.

Een aantal woonuitbreidingsgebieden aan de rand van het stedelijk weefsel komt in aanmerking voor een herbestemming naar open ruimte. In het verleden heeft Brugge reeds verschillende (excentrisch gelegen) woonuitbreidingsgebieden herbestemd naar open ruimte via BPA's (in totaal ca. 50 hectare).

Voor de volgende woonuitbreidingsgebieden opteert de stad om ze niet aan te snijden en op te nemen in de open ruimte (de zogenaamde "nulopties", in het totaal bijna 50 hectare). De nieuwe openruimtebestemming van deze nulopties zal slechts concreet worden vastgelegd worden bij de opmaak van het RUP, hetzij op gemeentelijk vlak, hetzij door de hogere overheid. Voor elk van de nuloptiegebieden wordt hier wel een suggestie gegeven van de mogelijke toekomstige bestemming.

8. Het woonuitbreidingsgebied ten noorden van het Zuidervaartje wordt gekenmerkt door een landschappelijk waardevol oud agrarisch cultuurlandschap aansluitend bij de Damse vlakte (7,1 ha). Met uitzondering van de vergunde tennisinfrastructuur, is een bestemming als landschappelijk waardevol agrarisch gebied aangewezen.
9. Het noordelijk woonuitbreidingsgebied tussen de Vossensteert en Astridlaan is een aantrekkelijke groene enclave binnen het bebouwd gebied (26,9 ha). Centraal ligt de Gemeneweidebeek met flankerende laaggelegen vochtige weiden en talrijke knotwilgenrijen. Een bestemming als natuurgebied met sociale medefuncties (wandelen, natuureducatie) binnen een verstedelijkte omgeving is aangewezen.
10. Het woonuitbreidingsgebied ten zuiden van Mispelaar, als onderdeel van de Assebroekse Meersen (7,4 ha). Deze hoger gelegen rug tussen de Assebroekse Meersen en de Gemene Weiden heeft potenties i.f.v. een herontwikkeling als authentieke landschappelijk en ecologisch gedifferentieerde tussenzone. Een bestemming als natuurverwevingsgebied is aangewezen (IVON in het buitengebied Veldgebied Brugge – Meetjesland).
11. Het woonuitbreidingsgebied ten zuiden van de Kerkedreef, als onderdeel van de Assebroekse Meersen (7,6 ha). Deze zone heeft potenties als openruimteverbinding tussen Ver-Assebroek en Oedelem, en als ecologische verbindingszone tussen het meersengebied en de hoger gelegen omgeving van Rijkevelde. Een bestemming als landschappelijk waardevol agrarisch gebied is aangewezen.

Tenslotte blijven sommige gronden behouden als "woonreservegebied", wat betekent dat ze niet worden aangesneden binnen de planperiode:

12. De niet-uitgeruste gronden ten westen van de Arendstraat in Koolkerke (7,9 ha), omwille van de aanwezige biologische en landschappelijke waarden.

4.2.3.3. Woonprogrammatie voor het buitengebied

Uit de woonbehoeftenstudie is gebleken dat het huidige aanbod in het buitengebied (ca. 135 woongelegenheden) volstaat om de behoefte tot 2007 voor het buitengebied (ca. 100 woningen) op te

¹² Zie kaart 4 van het Informatief Gedeelte.

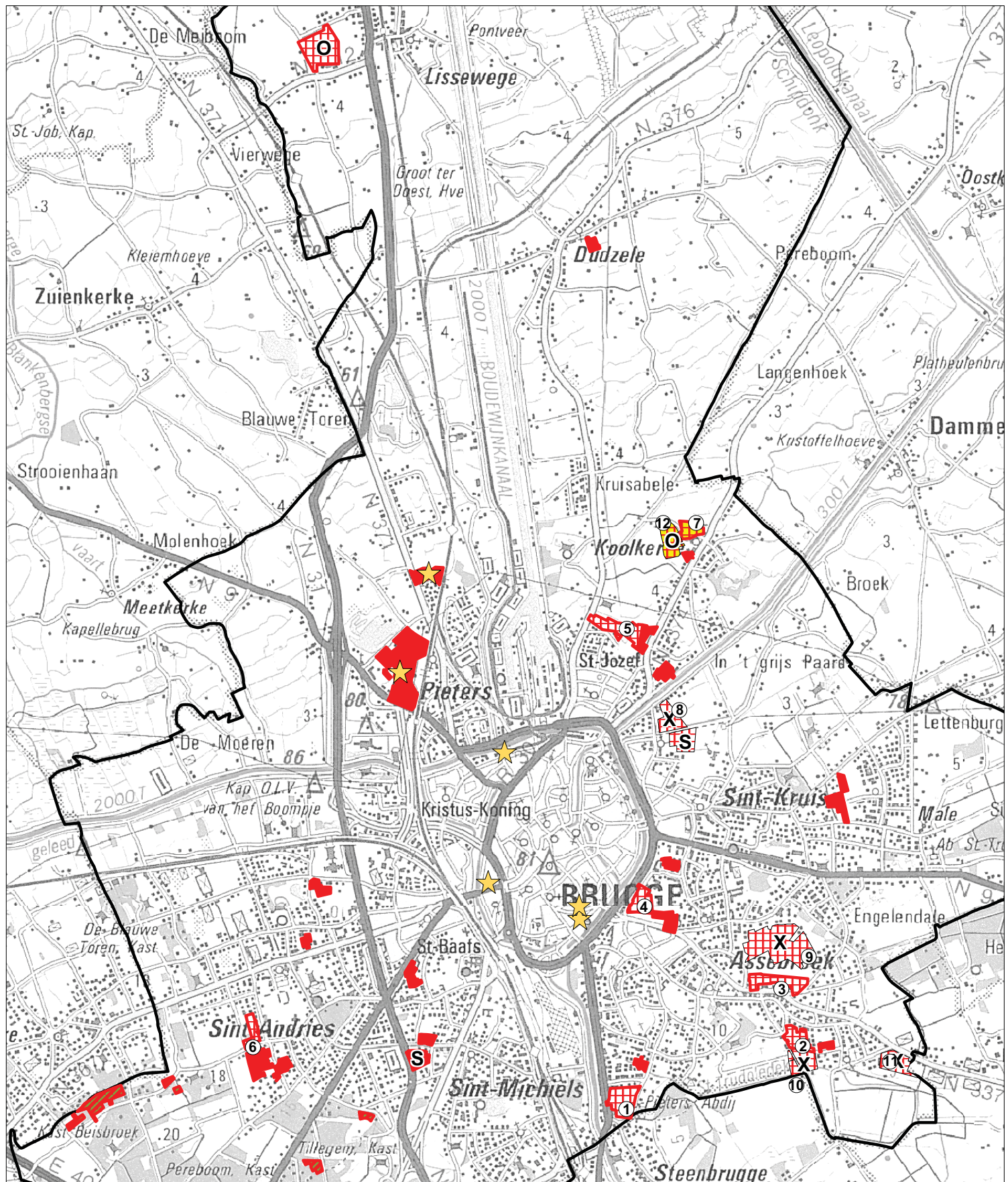
¹³ Zie artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid.

vangen¹⁴. Het aansnijden van woonuitbreidingsgebied in het buitengebied is bijgevolg niet noodzakelijk binnen de planperiode.

Indien er na 2007 een behoefte is aan bijkomende woningen, kan het reeds aangesneden woonuitbreidingsgebied Zeewege ten westen van de N31 gefaseerd afgewerkt worden in functie van de behoefte.

Ter versterking van de woonkern Dudzele zijn er nog bouwmogelijkheden aanwezig door verschillende recente verkavelingen en de aanwezigheid van een niet-uitgerust terrein in landelijk woongebied ten zuidoosten van de dorpskern.

¹⁴ Zie informatief gedeelte, paragraaf 7.1.5.



- X te herbestemmen woonuitbreidingsgebied naar open ruimte (nulopties)
- O niet aan te snijden woonreservegebied binnen de planperiode
- O niet aan te snijden woonuitbreidingsgebied binnen de planperiode
- S woonuitbreidingsgebied te herbestemmen voor openlucht recreatieve voorzieningen
- S woongebied te benutten voor KHBO-campus
- te ontwikkelen woonreservegebied
- te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied
- te ontwikkelen woongebied of woonuitbreidingsgebied in BPA
- onbouwde gronden in woonpark: herbestemming naar open ruimte te onderzoeken
- ★ strategisch woonproject

Brongegevens: OC GIS Vlaanderen, Stad Brugge

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 4

SumResearch
Urban Consultancy

WOONPROGRAMMATIE

april 2006

1881 - HVD

4.2.3.4. Strategische woonprojecten

Het is noodzakelijk dat de overheid een aantal stedelijke strategische projecten ontwikkelt. Privaat initiatief kiest immers meestal voor de meer perifere en gemakkelijk te ontwikkelen gronden. Deze stedelijke woonprojecten hebben een voorbeeldfunctie om aan te tonen dat stedelijk wonen met hoge dichtheid even kwaliteitsvol en aantrekkelijk kan zijn als het standaard wonen in het groen.

De stad denkt hierbij aan gebieden in de omgeving van Sint-Pieters, omwille van de nabijheid van de historische binnenstad voor handel en diensten, de goede bereikbaarheid met de auto (expressweg N31) en het op te waarderen treinstation Sint-Pieters. Het gaat met name om de volgende strategische projecten die ook geselecteerd zijn in het afbakeningsproces voor het RSG Brugge¹⁵ :

- De noordelijke uitbreiding Sint-Pietersmolenwijk. De VHM heeft hieromtrent reeds een urbanisatiewedstrijd uitgeschreven, voor een gemengd en gefaseerd woonproject van 450 woningen (in voorbereiding).
- De noordelijke uitbreiding van de sociale woonwijk Duivekeete (in voorbereiding).
- Herbestemming van de verlaten panden van de “Nieuwe Molens” langs de Kolenkaai (in realisatie).

Bijkomende opportuniteiten in de binnenstad doen zich voor op volgende plaatsen :

- de terreinen van het huidige fabriekscomplex van ‘die Keure’ nabij de Gentpoort
- het Koninklijk Technisch Atheneum langs de Nieuwe Gentweg
- de voormalige schoolgebouwen van het VTI in het West-Bruggekwartier

4.2.3.5. Differentiatie van de woningvoorraad

Gezien de verschillende evolutie en noden van specifieke bevolkingsgroepen, is een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad vereist. Dit betekent dat een onderscheid gemaakt wordt naar eigendomstitel (huur- en koopwoningen), naar volume en naar prijs, alsook betekent dit een gemengd voorkomen van verschillende woningtypes.

WONEN VOOR OUDEREN

Uit de woonbehoefte studie¹⁶ is gebleken dat vooral de vraag naar aangepaste woningen voor bejaarden zal toenemen in Brugge. Rustige centrumlocaties met goede voorzieningen komen in aanmerking voor de realisatie van kleinere maar comfortabele woningen voor ouderen. De seniorenwoningen kunnen ondermeer worden gerealiseerd in de vorm van appartementen. Indien het daarbij mogelijk is de woningen boven de winkels te realiseren wordt de afstand tussen de woningen en de voorzieningen zo kort mogelijk gehouden. Een andere mogelijkheid is het realiseren van seniorenwoningen in de vorm van hofjes met een gezamenlijke binnentuin. Deze zelfstandige woningen zouden kunnen ‘aanleunen’ bij bestaande (para)medische voorzieningen, zodat indien nodig extra zorg bij de hand is.

¹⁵ Zie afbakeningproces RSG Brugge, “Voorstel van Afbakening”, september 2004.

¹⁶ Zie Informatief deel, paragraaf 7.1.3.

WONEN VOOR STARTERS, ALLEENWONENDEN OF GEZINNEN ZONDER KINDEREN

Meergezinsgebouwen die op goed bereikbare locaties zijn gesitueerd komen in aanmerking voor deze groep. Hierbij kan gedacht worden aan de realisatie van meergezinsgebouwen in de omgeving van de radiale steenwegen, zonder dit te vertalen in hoogbouw. Deze locaties kennen mogelijkheden tot een verdere verdichting en zijn goed bereikbaar per auto en openbaar vervoer. Ook centrumlocaties in de deelgemeenten komen in aanmerking, waarbij in gedachten kan worden gehouden dat starters hun definitieve woning nog niet gevonden hebben. Ze zullen zich dus eerder vestigen in een doorstroomwoning, veelal kleiner en eventueel van lagere kwaliteit, maar ook goedkoper.

WONEN VOOR GEZINNEN MET KINDEREN

De afgelopen decennia is in de gemeenten rond Brugge op grote schaal verkaveld, waardoor gezinnen met kinderen uit Brugge wegtrokken. Het volbouwen van Brugge met meergezinswoningen zou betekenen dat er voor deze groep geen plaats meer is in de stad. Het aanbieden van flexibele woningen en het inzetten van gepaste en vernieuwende woontypologiën kan de bewoners langer aan de stad binden, en een aantrekkelijk woonmilieu aanbieden dat concurrerend is met de verkavelingen rond Brugge. Dit betekent ook het maximaal behoud van woningen met stadstuin voor deze groep van gezinnen. Bijkomende woningen kunnen gerealiseerd worden in die delen van het stedelijk gebied die een hoog stedelijk en multifunctioneel karakter hebben. Grotere aan te snijden gebieden lenen zich perfect. Hier is het mogelijk om woonwijken te creëren in stedelijke dichtheden en met aandacht voor groenere en meer open stedenbouwkundige inrichting. Voor de meer traditionele verkavelingen met tuin zijn eerder de kleinere open binnengebieden geschikt. Ze maken dikwijls deel uit van een grotere reeds aangesneden verkaveling. Een soortgelijke voortzetting van het resterend gebied ligt daarbij meer voor de hand.

SOCIALE HUISVESTING

Voor de minder kapitaalkrachtige mensen van de verschillende bevolkingsgroepen moeten voldoende betaalbare, kwalitatieve woningen gerealiseerd worden, onder de vorm van aangepaste sociale huisvesting.

In 2001 bedroeg het aandeel sociale huurwoningen gemiddeld 7,4% van de totale woningvoorraad in Brugge. Hoewel dit aandeel het Vlaams gemiddelde sterk overstijgt, blijkt uit een behoeftenstudie omtrent de nood aan sociale huurwoningen in Brugge op basis van de wachtlijsten van de verschillende sociale huisvestingsmaatschappijen, een grote behoefte aan bijkomende sociale woningen¹⁷. De reeds geplande sociale huurprojecten over de volgende 5 jaar zullen niet voldoen aan deze behoefte.

In de toekomst dient dan ook gestreefd te worden naar een verhoging van het aandeel aan sociale (huur)woningen. Voorgesteld wordt om principieel 25% van de te realiseren woningen in Brugge voor te behouden voor nieuwe sociale huur- en koopwoningen. Uitgaande van de opgelegde taakstelling wonen voor het regionaalstedelijk gebied, betekent dit een 700-tal sociale woningen op grondgebied van Brugge.

Hierbij moet gestreefd worden naar een sociale mix van verschillende bevolkingsgroepen en inkomensklassen, door een menging van verschillende woningtypes met sociale huur- en koopwoningen, sociale kavels en private woningen. De realisatie kan via Publieke Private Samenwerkingsverbanden (PPS).

¹⁷ Zie Informatief deel, paragrafen 6.1.3.3. en 6.1.4.8.

Conform het PRS West-Vlaanderen dient bij elke ontwikkeling van een nieuwe woonzone groter dan 1 hectare, minstens de volgende verhouding nagestreefd te worden:

SOORT	GROND EIGENDOM SOCIALE HUURMAATSCHAPPIJ	GROND EIGENDOM SOCIALE KOOPMAATSCHAPPIJ	GROND EIGENDOM PRIVÉ- VERKAVELAAR, BOUWPROMOTOR, INTERCOMMUNALE
SOCIALE HUURWONINGEN	60 %	25 %	MINSTENS 25 %
SOCIALE KOOPWONINGEN	25 %	60 %	
SOCIALE VERKAVELING EN/OF PRIVÉVERKAVELING	15 %	15 %	75 %

TABEL 2 : NA TE STREVEN VERHOUDINGEN BIJ ONTWIKKELING NIEUWE WOONZONES >1HA

Bron : PRS West-Vlaanderen, specifieke beleidskaders m.b.t. de nederzettingsstructuur, p. 244

Momenteel zijn deze verhoudingen in principe enkel afdwingbaar bij de opmaak van een RUP. Het stadsbestuur kiest ervoor om dit beleidskader op te leggen voor alle projecten van minstens 25 woningen, mits een afweging ten opzichte van de ruimere omgeving en de reeds aanwezige sociale woningen.

Uitgaande van de aan te snijden gronden in woongebied en woonuitbreidingsgebied (zie paragraaf 4.2.3.2 en kaart 4) kan nu berekend worden hoeveel sociale woningen er op die manier gerealiseerd kunnen worden:

BOUWMOGELIJKHEDEN	OPP. (HA)	EIGENDOM	AANTAL SOC. WON.
woongebied Duivekete	4,9 ha	Sociale mij.	104
woongebied Sint-Pietersmolenwijk	27,1 ha	Sociale mij.	576
WUG ten W. van de Sint-Trudostraat	9,5 ha	Privé	60
WUG tussen de M. Van Hammestraat, Mispelaar en Molenstraat	6,0 ha	Sociale mij. + WVI	128
WUG tussen de Vossensteert en Astridlaan	9,0 ha	Privé	56
WUG ten zuiden van het BLOSO sportcentrum	6,1 ha	Privé	38
WUG tussen de Dudzeelse Steenweg en de Brugse Steenweg	12,1 ha	Sociale mij. + WVI	257
WUG tussen de Lange Molenstraat en de Nieuwe Sint-Annadreef	4,2 ha	Privé	26
woonreservegebied in Koolkerke ten oosten van de Arendstraat	3,7 ha	Privé	23
TOTAAL AANTAL REALISEERBARE SOCIALE WONINGEN			1.268

TABEL 3 : REALISEERBARE SOCIALE WONINGEN O.B.V. PRINCIPE SOCIALE MIX

Concluderend kan gesteld worden dat er voldoende bouwmogelijkheden voorhanden zijn om de behoefte aan bijkomende sociale woningen in Brugge op te vangen.

4.2.3.6. Beperken van de druk van het tweedeverblijfstoerisme op het wonen

Vooralsinds de hotelstop is er een enorme vraag naar vakantiewoningen en gastenkamers. De laatste jaren is het aantal vakantiewoningen in de binnenstad dan ook exponentieel gegroeid, in die mate zelfs dat ze een bedreiging gaan vormen voor de normale woonomgeving en de vastgoedprijzen in ongunstige zin beïnvloeden. Dit druist in tegen de basisdoelstelling om Brugge te behouden als een aantrekkelijke woongemeente, en het wonen niet te laten verdringen door het toerisme.

Het reeds gevoerde beleid van relatieve hotelstop werd daarom reeds sinds medio 2002 verruimd met een “vakantiewoningenstop” in de binnenstad.

4.2.3.7. Leefbaarheid van de dorpen nabij het havengebied

Zoals uitgewerkt in het strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge, worden specifieke initiatieven genomen om de leefbaarheid in Lissewege, Dudzele, en vooral Zeebrugge en Zwankendamme te garanderen. De belangrijkste acties betreffen het bufferen van de woongebieden ten aanzien van de havenactiviteiten en –infrastructuren, het ontwikkelen van een samenhangend lokaal verkeersnetwerk en fietsnetwerk, en de herinrichting van de doortocht van de expressweg N31 en de Kustlaan N34a.

4.2.3.8. Voorzien in een locatie voor woonwagens

De keuze voor verscheidenheid van woonomgevingen houdt in dat tevens kwaliteitsvolle woonmogelijkheden voor woonwagenbewoners worden gecreëerd. Het stadsbestuur van Brugge stelt voor om ten noorden van de Transportzone te Zeebrugge een doortrekkersterrein met 25 standplaatsen te voorzien. Dit gebied sluit aan bij de geplande randparking en verblijfszone voor mobilhomes en bij de voorzieningen van de Strandwijk, en is gelegen in het stedelijk netwerk van de Kust.

Via de opmaak van een GRUP zal de bestemming en de inrichting van het gebied tussen de Kustlaan en de Transportzone vastgelegd worden, ondermeer in functie van het doortrekkersterrein, de verblijfszone voor mobilhomes en de toeristische randparking.

4.2.3.9. Voorzien in een locatie voor woonboten

Ten aanzien van de woonboten worden twee mogelijke aanmeerplaatsen voorzien (zowel voor woonboten bewoond door oud-schippers als niet oud-schippers) :

- Kolenkaai (volledige lengte)
- Kruisvest (linkeroever tussen Dampoortsluis en molen ‘de Nieuwe Papegaai’)

Hiertoe wordt de bestaande beheersovereenkomst tussen de stad en AWZ omtrent ‘het gebruik van het oppervlaktewater’ aangepast.

4.3. GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

4.3.1. RUIMTELIJKE PRINCIPES

De uitgangspunten voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling zijn:

- Optimaliseren van bestaande bedrijventerreinen en leegstaande bedrijfsgebouwen,
- Lokale bedrijvigheid enten op de woonkernen of aansluitend bij bestaande bedrijven- of haven terreinen,
- Ontwikkeling van geïsoleerde zonevreemde bedrijven kaderen binnen een gebiedsgerichte visie op Brugge,
- De locatie van nieuwe bedrijventerreinen koppelen aan de ontsluitingsmogelijkheden voor het autoverkeer en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer,
- Bij de locatie van nieuwe bedrijventerreinen maximaal rekening houden met de grensstellende elementen vanuit landbouw, natuur, landschap en water,
- Ontwikkelen van kantoren en diensten op toplocaties in de stationsomgeving en aan het knooppunt van de expressweg N31 en de E40,
- Consolideren en optimaliseren van de bestaande detailhandelsconcentraties geënt op ring en uitvalswegen,
- Optimaliseren van de zeehaven- en watertransportgebonden ontwikkelingsmogelijkheden in het zeehavengebied.

4.3.2. COMPONENTEN VAN DE GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

4.3.2.1. De haven van Brugge-Zeebrugge

Het havengebied is een zwaartepunt in de ruimtelijk-economische structuur van de stad en regio. De haven van Brugge-Zeebrugge wordt, als poort tot de Vlaamse economische structuur, ontwikkeld volgens de sterkten van haar economische positie in de range Le Havre-Hamburg. De container- en roro-trafiek vormen de kern van de economische rol die de haven inneemt, onder meer door haar ligging aan de kust en centraal ten opzichte van de markt in Noordwest-Europa.

In het kader van het Strategisch Plan, worden de ontwikkelingsopties voor de haven aangegeven, en een advies over de afbakening van het zeehavengebied. Op basis van dit advies zal een gewestelijk RUP voor de zeehaven opgemaakt worden dat de afbakening van het zeehavengebied, de gewenste ruimtelijke inrichting en de reservering van gebieden vastlegt.

Binnen de afbakening van het zeehavengebied moet er een selectief vestigingsbeleid gevoerd worden, en wordt er gestreefd naar een invulling met havenactiviteiten, havengebonden en havenondersteunende activiteiten. Hierbij wordt rekening gehouden met het bestaande 'historisch actief' van niet-maritiemgebonden bedrijven en het engagement van de stad Brugge ten aanzien van een aantal KMO-bedrijven op Herdersbrug¹⁸. Beleidsmatig wordt ervoor gekozen om de bestaande bedrijven en de bedrijven waarvoor reeds een engagement is aangegaan, ontwikkelingsmogelijkheden te geven¹⁹.

¹⁸ Zie Strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge, Streefbeeld, goedgekeurd door de stuurgroep op 19 en 26 oktober 2004, p.82.

¹⁹ Zie Strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge, Advies betreffende de Brugse binnenhaven, 19 mei 2004, p.11.

Volgens het streefbeeld²⁰ voor de haven Brugge-Zeebrugge zullen de volgende bedrijventerreinen zeker in het zeehavengebied opgenomen worden:

- De **voorhaven**, inclusief de strekdammen met de ingesloten wateroppervlaktes. In functie van het havendecreet worden niet louter de bedrijventerreinen van de zeehaven maar ook de bijhorende havengerelateerde basisinfrastructuur opgenomen in het havengebied.
- De **achterhaven**, inclusief de Dudzeelse polder. De Dudzeelse polder vormt een strategische reserve voor langere termijn, en is bijgevolg afgebakend binnen het zeehavengebied. Het gebied is bezwaard door de beschermingsstatus als Vogelrichtlijn- en Habitatgebied. Bij een eventuele dwingende noodzaak tot aansnijden op lange termijn moeten minstens alle alternatieven afgewogen zijn, en moet een gelijkwaardige compensatie voor de natuurwaarden aanwezig zijn.
- De **transportzone** ten westen van de expressweg N31, met transport- en distributieactiviteiten gelinkt aan de zeehaven. De 'droge' bedrijventerreinen die ondersteunend werken naar het zeehavengebied worden dus ook mee opgenomen.
- De **binnenhaven** betreft het geheel van industrieterreinen ten westen en ten oosten van het Boudewijnkanaal en ten zuiden van Herdersbrug enerzijds, en ten noorden van de ring rond Brugge anderzijds (terreinen Handelsdok, Nijverheidsdok en Herdersbrug). Omwille van beheersmatige en organisatorische motieven worden alle bedrijventerreinen onder beheer van het havenbestuur, of deze bedrijventerreinen waarbinnen het havenbestuur delen in beheer heeft, meegenomen in het zeehavengebied. Voor het zuidoostelijke deel dat uit de concessie van MBZ werd gelicht in functie van stedelijke ontwikkelingen (omgeving Entrepot), zal een afbakening voorbereid worden in overleg tussen de stad Brugge en de MBZ (ter voorbereiding van het gewestelijk RUP).

De ruimtelijke afbakening van het zeehavengebied moet evenwel nog gebeuren via de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze afbakening is in functie van het zeehavenbeleid ruimer op te vatten, en zal naast de beschreven bedrijventerreinen tevens buffergebieden, havenwegen, ecologische infrastructuur, strategische reserves, ... bevatten.

4.3.2.2. Regionale bedrijventerreinen geënt op een noord-zuid gerichte infrastructuur-as

La Brugeoise, Waggelwater en Blauwe Toren worden beschouwd als regionale bedrijventerreinen.

- La Brugeoise is uitsluitend voorbehouden voor regionale bedrijvigheid.
- Blauwe Toren betreft een gemengd terrein, waar de regionale bedrijvigheid in verweving kan voorkomen met handel (zie paragraaf 4.3.3.6).
- Ook Waggelwater betreft een gemengd terrein, waar de regionale bedrijvigheid in verweving kan voorkomen met handel en kantoren (zie paragraaf 4.3.3.5 en 4.3.3.6).

In eerste instantie worden de vestigingsmogelijkheden op de bestaande terreinen verder benut, en worden de terreinen verdicht en geoptimaliseerd.

De bedrijventerreinen zijn in principe gekoppeld aan de noord-zuid gerichte bundeling van infrastructuur gevormd door de N31 en het spoor. De bundeling van wegeninfrastructuur en het spoor maakt deze as bijzonder geschikt om de taakstelling bedrijvigheid op korte en langere termijn op te nemen. In het afbakeningsproces voor het RSG Brugge is dan ook geopteerd om de N31 als drager voor de ontwikkeling van economische activiteiten in de toekomst te bestendigen en te versterken. Na de ombouw van de N31 tot primaire weg I zal het bereikbaarheidsprofiel van diverse bestaande zones en

²⁰ Strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge, Streefbeeld, goedgekeurd door de stuurgroep op 19 en 26 oktober 2004.

potentiegebieden toenemen. Dit maakt dat over het gehele traject de ontsluiting gelijkwaardiger wordt voor het autoverkeer. Door de opwaardering van de N49 tot hoofdweg en de volwaardige aanleg van de AX tussen Blauwe Toren en Westkapelle (aansluiting op de N49/A11) zal een belangrijk deel van de wegontsluiting van de zeehaven niet afhankelijk blijven van de N31. Dit komt de rol van de N31 als stedelijke economische ontwikkelingsas ten goede, en biedt mogelijkheden voor bijkomende activiteiten, geënt op de N31.

De uitbouw van een lightrail met hogere frequenties dan vandaag op deze noord-zuidas zal een groter deel van het woon-werkverkeer opnemen²¹. Aanvullend dient het stadsnet van het openbaar vervoer een betere ontsluiting te verzorgen van de bedrijventerreinen in Brugge.

4.3.2.3. Lokale bedrijventerreinen geënt op woonkernen of op bestaande bedrijven- of haventerreinen

Lokale bedrijventerreinen zijn bestemd voor lokaal verzorgende bedrijven met een beperkte omvang (maximum bruto-terreinoppervlakte van 5.000 m²), met uitsluiting van zuivere kleinhandelsbedrijven²².

De bestaande bedrijventerreinen Dreef ter Panne, Ten Briele en Laconiastraat kunnen beschouwd worden als lokale bedrijventerreinen. Enkel het terrein Ten Briele biedt nog mogelijkheden voor bijkomende kleinschalige bedrijven. Het multifunctioneel karakter van het terrein Laconiastraat door de aanwezigheid van dienstverlenende bedrijven, is bevestigd in BPA Vaartstraat en kan ook in de toekomst behouden worden.

Uit het behoeftenonderzoek in het informatief deel²³ is gebleken dat er bijkomend **ca. 16 hectare** dient bestemd te worden voor lokale bedrijven. Deze ruimte zal gecreëerd worden op de volgende locaties:

1. Het te herbestemmen **militair domein van Lissewege (circa 2,5 hectare)**. Volgens het PRS West-Vlaanderen kunnen lokale bedrijventerreinen in principe enkel aangelegd worden in de geselecteerde economische knooppunten of hoofddorpen²⁴. De ontwikkeling van het militair domein als lokaal bedrijventerrein kan evenwel gemotiveerd worden vanuit de aanwezige potenties:

- De opportuniteit van de bestaande leegstaande gebouwen: de bestaande loodsen kunnen herbruikt worden voor bedrijvigheid, terwijl de overige gebouwen eerder geschikt zijn voor het onderbrengen van kantoorachtigen. De aard en de kwaliteit van de bestaande gebouwen, en de diversiteit van het terrein



²¹ Zie afbakeningproces RSG Brugge, "Voorstel van Afbakening", september 2004.

²² De hogere overheid hanteert de arbitraire grens van 5.000m² voor het onderscheid tussen lokale en regionale bedrijven. Sommige kleinschalige bedrijven qua perceelsoppervlakte kunnen echter opereren op een regionale schaal en vice versa. Bovendien bestaat er in de praktijk een sterke verwevenheid van zowel kleinschalige en grootschalige als lokale en regionale bedrijven op de Brugse bedrijventerreinen. Ook in de SPRE-studie wordt vermeld dat er moet afgestapt worden van het maken van een onderscheid tussen lokale en regionale bedrijventerreinen. De hierna vermelde selectie van lokale bedrijventerreinen mag dus in geen geval leiden tot het vastleggen van rigide voorschriften (bv. qua perceelsoppervlakte) voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen.

²³ Zie informatief deel, paragraaf 7.2.4.

²⁴ PRS West-Vlaanderen, Specifieke beleidskaders m.b.t. bedrijvigheid, p.251.

(loodsen, gebouwen met burelen, vrijliggende gronden, ...) leent zich veel minder voor een herbestemming voor wonen of recreatie.

- De herbestemming van het terrein kadert in de visie van het zuinig en duurzaam ruimtegebruik, gezien er geen nieuwe aantasting van de open ruimte gebeurt. Gezien Brugge omgeven wordt door waardevolle openruimtegebieden is het vinden van een geschikte locatie voor lokale bedrijvigheid buiten de huidige bebouwingscontouren zeer moeilijk.
 - Er is een goede ontsluiting aanwezig (onmiddellijke aansluiting op de N31 Zeebruggeaan).
 - Het terrein sluit morfologisch aan bij de woonkern Lissewege.
 - Het terrein kan ondermeer plaats bieden aan de te herlokaliseren zonevreemde bedrijven (vooral uit de omgeving).
2. ~~Het zuidelijke uiteinde van de 'spie' tussen de spoorweg naar Zeebrugge en de spoorweg naar Blankenberge (ca. 10 hectare). De beschikbare breedte tussen beide spoorlijnen is in het zuidelijke uiteinde van deze spie dermate smal, dat hier beter kleinere percelen kunnen voorzien worden. Vanuit dit oogpunt kan dit deel van de spie het best ontwikkeld worden in functie van lokale bedrijvigheid.*~~
3. **De zone op het bedrijventerrein Herdersbrug tussen de Pathoekeweg en het Boudewijnkanaal** die door de WVI ontwikkeld wordt tot een zone voor kleinschalige economische activiteiten. In het kader van het strategisch plan voor de haven is een apart beleid uitgestippeld voor deze zone²⁵:
- Er wordt een deelgebied (met een diepte van 100m en een lengte van 480m) afgebakend en gereserveerd voor watergebonden activiteiten. Binnen deze gereserveerde zone wordt een deel van de gediversifieerde ijzeren voorraad ontwikkeld (bouwrijp maken als beschikbaar uitgerust aanbod).
 - Op het achterliggende gedeelte wordt de realisatie van een deelzone voor kleinschalige activiteiten voorzien. Bij de toewijzing van de vestigingsaanvragen zal prioriteit gegeven worden aan havengerelateerde bedrijven of activiteiten. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met het feit dat –gezien het vooralsnog ontbreken van alternatieven voor deze deelzone voor kleinschalige bedrijven- er reeds 8 kandidaat-kopers zijn met een gunstig advies van het CBS. De totale oppervlakte van deze engagementen bedraagt **ca. 2 hectare**.

Argumenten voor deze beleidskeuze zijn af te leiden uit de vigerende bepalingen van BPA Herdersbrug, het verworven stedenbouwkundig attest en de reeds gemaakte verkoopsafspraken. De beleidsmatige optie wordt ondersteund door het drie-partijenoverleg (MBZ, WVI en stad Brugge) en de GOM West-Vlaanderen.

4.3.2.4. Kantoren- en dienstenzones

In eerste instantie komt het station en haar ruimere omgeving (o.a. kanaaleiland, noordelijk deel K.Albertilaan, ...) in aanmerking om de ruimtevraag van kantoren, diensten en verzorgende functies op te vangen. Het gaat dan met name over functies die een hoge tewerkstellingsgraad en bezoekersafhankelijkheid bezitten (bv. administraties). Deze optie is conform de afbakening van het RSG Brugge waarin de

²⁵ Zie Strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge, deelstudie 'Advies betreffende de Brugse binnenhaven', 19 mei 2004, p.11.

* ~~xxxxxx~~: uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

stationsomgeving naar voren geschoven is als toplocatie voor kantoren en als zone voor grootschalige voorzieningen²⁶.

Daarnaast is er een groeiende vraag in het Brugse aanwezig voor zogenaamde “kantoorachtigen” of een bedrijvenpark. Gemikt wordt op hoogwaardige diensten, kennisactiviteiten, research en development-activiteiten (R&D), informatie- en communicatietechnologieën (ICT). Deze gebruikersgroep van gebouwen met het uiterlijk van een traditioneel kantoorgebouw worden steeds diverser, zijn sterk auto-afhankelijk en zoeken een zichtlocatie in het groen als imago-building. Het Vlaams gewest heeft beslist om dergelijke hoogwaardige dienstzone te ontwikkelen ter hoogte van het knooppunt van de E40 met de K.AlbertI-laan (Chartreuseweg)²⁷. De inschakeling van de spoorlijn Brugge – Kortrijk in een lightrailstelsel moet worden aangegrepen om de site ook goed te ontsluiten met het openbaar vervoer.

4.3.2.5. Geïsoleerde regionale bedrijven

De Gistfabriek ten noorden van de binnenstad kan als een solitair regionaal bedrijf worden beschouwd, gelegen in het woongebied. Deze bestemming is vastgelegd in het BPA 303 Gistfabriek.

Ook Structo aan de Oostendse vaart is een regionaal bedrijf, gelegen in het buitengebied en geregeld via BPA 140 Lege Moerstraat en een gewestplanwijziging. De oude vestigingen van Structo aan de Damse Vaart worden potentievolle inbreidingsgebieden voor wonen en/of andere stedelijke functies.

4.3.2.6. De binnenstedelijke shopping- en toeristische distributiezone

In de Brugse binnenstad zijn er verschillende handelskernen te onderscheiden:

- Het commercieel kerngebied tussen de Markt en 't Zand met uitlopers tot voorbij de Smedenpoort, functioneert op regionaalstedelijk niveau.
- Dit commercieel kerngebied overlapt gedeeltelijk met het toeristisch kerngebied dat gesitueerd is tussen de Markt, 't Zand en het Minnewater.
- Ter hoogte van de historische poortstraten bevinden zich een aantal secundaire handelskernen die eerder op wijkniveau functioneren.

Een gericht stedelijk beleid moet zorgen voor een verdere evenwichtige ontwikkeling van de commerciële activiteiten zonder de druk op het wonen in de binnenstad te laten toenemen.

4.3.2.7. Detailhandelszones in de stadsrand

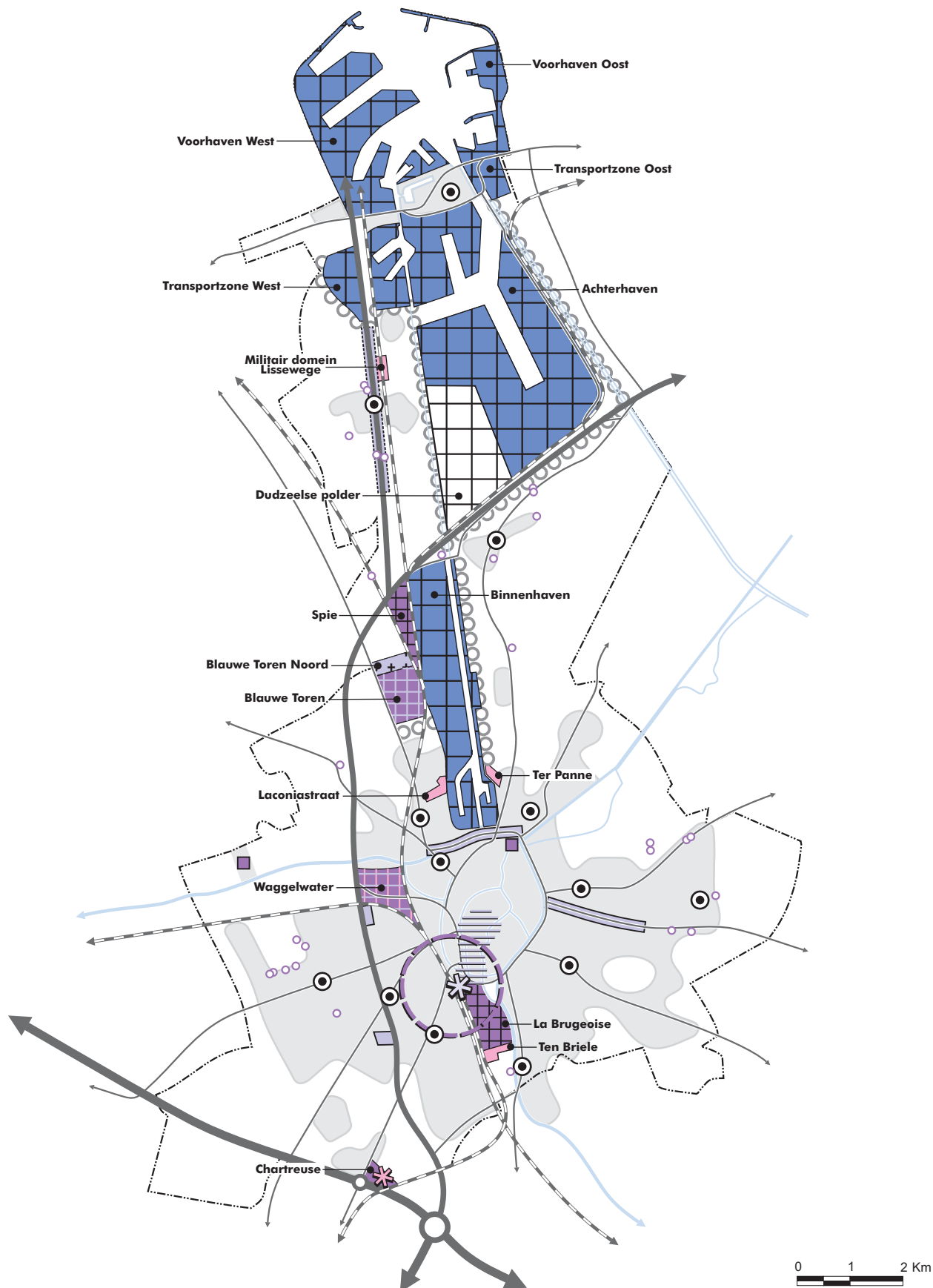
Complementair aan de (funshopping) handel in de binnenstad, worden een aantal bestaande detailhandelsconcentraties bevestigd en versterkt, conform de opties van het afbakeningsproces voor het RSG²⁸. Het betreft de Maalsesteenweg, de omgeving van de Sint-Pieterskaai - Veemarkt - Havenstraat - Fort Lapin, de Hoge Express - Legeweg en de Veemarkt Sint-Michiels.

Gelet op de recentelijke goedkeuring van BPA 149 Blauwe Toren Noord, wordt er een bijkomende zone voor grootschalige detailhandel voorzien ten noorden van het bedrijventerrein Blauwe Toren.

²⁶ Zie afbakening RSG Brugge, Voorstel van afbakening, september 2004, p. 53 en 58.

²⁷ In voorafname van de afbakening van het RSG Brugge, wordt momenteel een gewestelijk RUP opgemaakt voor de ontwikkeling van een hoogwaardige dienstzone ter hoogte van dit knooppunt.

²⁸ Zie afbakening RSG Brugge, Voorstel van Afbakening, september 2004, p. 54.



- Havengebonden bedrijventerreinen
- Strategische reserve binnen havengebied (slechts te ontwikkelen indien voldaan is aan de voorwaarden van de Europese regelgeving)
- Regionaal bedrijventerreinen
- Te herstructureren gemengd terrein regionale bedrijvigheid - handel
- Te herstructureren gemengd terrein regionale bedrijvigheid - handel - kantoren
- Te ontwikkelen kantoren- en dienstzone
- Lokaal bedrijventerrein
- Solitair regionaal bedrijf
- Gemengde projectzone stationsomgeving met kantoren, stedelijke functies en handel

- Af te bakenen (bovenlokale) detailhandelszones
- Afbouw autonome vestigingen
- Te ontwikkelen grootschalige detailhandelszone
- Buurtverzorgende commerciële centra
- Binnenstedelijke shopping- en toeristische distributiezone
- Buffer ten aanzien van de havenactiviteiten
- Stedelijke ontwikkelingskern (kantorenzone)
- Gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven voor de zonevreemde bedrijven (indicatieve weergave)

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 5

SumResearch
Urban Consultancy

**GEWENSTE RUIMTELIJK-
ECONOMISCHE STRUCTUUR**

April 2006

1881 - HVD

4.3.3. BELEIDSELEMENTEN

4.3.3.1. Optimaliseren van bedrijventerreinen

Een optimale en duurzame uitbouw van de verschillende bedrijventerreinen staat voorop. Gezien de schaarste aan beschikbare ruimte, moet er zorgvuldig omgesprongen worden met de nog beschikbare ruimte. Intensief ruimtegebruik is hierin een belangrijke peiler. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn hieromtrent een aantal principes naar voor geschoven:

- Een zuiniger ruimtegebruik: gezamenlijke gemeenschappelijke voorzieningen (gemeenschappelijke parkings, collectief afvalmanagement, gezamenlijk vrachttransport, wateropslag, ...), bouwen in meerdere lagen indien mogelijk (ook ondergronds), verhoogde dichtheid door aaneengesloten bedrijfsgebouwen, ...
- Het beperken van reserve in eigendom van bedrijven. De reservegronden worden afgestemd op de bestaande omvang en de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf.
- Verlaten bedrijfsgebouwen en -terreinen op de bedrijventerreinen opnieuw als bedrijfsruimte ter beschikking stellen.
- Wegwerken van zonevreemde functies op bedrijventerreinen. Een strikte woonfunctie wordt niet aanvaard op het industrieterrein. Het wonen dient altijd verbonden te zijn met de aanwezige bedrijvigheid.

Bij de toepassing van deze beleidselementen dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de reeds ingerichte bedrijventerreinen en de nog in te richten terreinen. De reeds ingerichte terreinen op Brugs grondgebied (Waggelwater, La Brugeoise, Blauwe Toren, ...) kunnen eventueel geoptimaliseerd worden door een herstructurering.

Voor de nog te ontwikkelen terreinen (Chartreuse, Blauwe Toren Noord, de spie) zijn alle mogelijkheden nog open om ze optimaal in te richten, rekening houdend met de hierboven vermelde principes voor zuinig ruimtegebruik.

De ambachtelijke zone Vaartdijkstraat Zuid (4,6 ha) ten zuiden van het Lappersfortbos is nog niet ontwikkeld voor bedrijvigheid. Het betreft een lager gelegen moerassig gebied met een zekere natuurwaarde dat aansluit bij het Lappersfortbos, en waarvoor een ontwikkeling als ambachtelijke zone niet wenselijk is. Het terrein heeft een herbestemming als parkgebied via een gewestelijk RUP.

4.3.3.2. Een aanbodbeleid voor het regionaalstedelijk gebied

Uit de deelstudie economische activiteit in het kader van het afbakeningsproces van het RSG Brugge is gebleken dat het aanbod op de bestaande regionale bedrijventerreinen onvoldoende is om de vraag naar ruimte voor regionale bedrijven op te vangen gedurende de planperiode. Er is vooral een dringende behoefte aan ruimte voor kleine en middelgrote bedrijven die op een regionale schaal werken. De kernstad Brugge komt gedeeltelijk in aanmerking om deze vraag op te vangen.

Een prioriteit in het beleid is dan ook het op de markt brengen van geschikte bedrijfsgronden op korte termijn, en het voorzien in een reserve aan bedrijventerreinen op lange termijn. Hiertoe zijn in het afbakeningsproces van het RSG Brugge de volgende opties genomen²⁹:

²⁹ Zie afbakeningproces RSG Brugge, "Voorstel van Afbakening", september 2004, p. 56-57.

ONTWIKKELEN VAN REEDS BESTEMDE TERREINEN OP KORTE TERMIJN

De nog niet aangesneden zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's in **Blauwe Toren-Noord** (ca 15 ha) kreeg via BPA Blauwe Toren Noord recentelijk een herbestemming voor grootschalige detailhandel. Vanuit het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Brugge is er gesteld dat de ontwikkeling van het gebied voor grootschalige detailhandel kan gestart worden binnen de planperiode. De ontsluiting van het gebied gebeurt via de Blankenbergsesteenweg, die een vlotte verbinding heeft met de N31, via het recent heringerichte knooppunt N31-N371.

ONTWIKKELEN VAN NIEUWE TERREINEN OP KORTE TERMIJN

Volgende zones komen in aanmerking voor de gefaseerde en gedifferentieerde invulling van de behoefte aan KMO-terreinen en gemengde regionale bedrijventerreinen:

De zogenaamde '**spie**', gesitueerd ten zuiden van de N31 en ingesloten tussen de spoorweg naar Zeebrugge (in het oosten) en de spoorweg naar Blankenberge (in het westen), biedt mogelijkheden binnen de planperiode. Omdat de vorm van dit gebied niet optimaal is, is van de circa 42 ha waarschijnlijk slechts een 30-tal ha nuttig bruikbaar. In afwachting van de realisatie van de AX is een tijdelijke ontsluiting haalbaar door middel van een parallelweg met de spoorlijn 51A, aansluitend via de te verbeteren Stationsweg op de Zeelaan N31. Het gebied is op vandaag een agrarisch gebied, en zal via een gewestelijk RUP herbestemd worden naar regionaal bedrijventerrein. Het gebied moet vooral plaats bieden voor grotere bedrijven, maar gezien de vorm van het gebied, kunnen in het zuidelijke deel van de spie tevens kleinere percelen aangeboden worden ~~voor lokale bedrijvigheid (zie ook paragraaf 4.3.2.3).~~*

Het **Chartreusegebied** ter hoogte van het knooppunt van de K.AlbertI-laan met de E40 is in het kader van het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Brugge naar voren geschoven als een strategische locatie voor het ontwikkelen van een hoogwaardige dienstzone op Vlaams niveau. Voor deze ontwikkelingen is een gewestelijk RUP goedgekeurd, waarin de bestemming als gemengd regionaal bedrijventerrein voor kantoorachtigen vastgelegd wordt. Het GewRUP heeft tot doel om voor deze hoogwaardige economische functies een ruimtelijk kwalitatieve vestigingslocatie te ontwikkelen, rekening houdend met en inspeliend op de aanwezige kwaliteiten in het gebied (o.a. natuurwaarden, archeologische waarde, ontsluiting).

RESERVEREN VAN TERREINEN VOOR DE LANGE TERMIJN

Het agrarisch gebied **ten westen van de Blankenbergsesteenweg** en tegenover het bedrijventerrein van de Blauwe Toren (ruim 100 ha) heeft belangrijke potenties voor de ontwikkeling van economische activiteiten. De volgende argumenten pleiten hiervoor:

- Een goede ligging aansluitend bij de reeds bestaande economische cluster van Herdersbrug en Blauwe Toren.
- Een goede ontsluiting via de Blankenbergsesteenweg naar het knooppunt met de N31. De realisatie van commerciële activiteiten is enkel haalbaar mits de ombouw van de N31 tot primaire weg I en na afweging tot andere mogelijke locaties binnen het stedelijk netwerk van de kust.
- De ruimtelijke condities: mogelijkheden tot buffering, landschappelijke inkleding en fysieke begrenzing door een infrastructuur (N31) in het noordwesten.

Het gebied is evenwel op vandaag een zeer waardevol agrarisch gebied, en dient zo lang mogelijk gevrijwaard te worden. Vanuit het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Brugge is er geopteerd om het gebied in reserve te houden tot na de planperiode, wanneer de behoefte aan

* ~~xxxxxx~~: uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

bijkomende regionale terreinen zich stelt. Om de aanwezige landbouwbedrijven de nodige rechtszekerheid te bieden, opteert de stad Brugge ervoor om het terrein pas ten vroegste vanaf 2013 te ontwikkelen.

4.3.3.3. Differentiatie van de bedrijventerreinen

Op basis van de kenmerken van de huidige ruimtelijke structuur van de bedrijventerreinen in Brugge is het aangewezen een ruimtelijke differentiatie in de bestaande en de toekomstige bedrijventerreinen uit te werken, cfr. het Structuurplan Vlaanderen.

ZEEHAVENGEBONDEN BEDRIJVENTERREINEN (BEVOEGDHEID VLAAMS GEWEST)

- *Terreinen voor watergebonden bedrijvigheid* : Herdersbrug-watergebonden (grosso modo ten oosten van de Pathoekeweg), Nijverheidsdok en Handelsdok.
- *Terreinen voor distributie en logistieke activiteiten* : transportzone ten westen van de expressweg N31; achterhaven (deels nog te ontwikkelen).
- *Terreinen voor snelle goederenoverslag (ro-ro, containertrafiek, ...)* : voorhaven; oude achterhaven rond het Prins Filipsdok en Oud Ferrydok (deze terreinen zijn aan reconversie toe en worden gereserveerd voor een strategisch haveninfrastructuurproject als uitbreiding van de voorhaven, zoals een open getijdezone).
- *Terreinen voor kleine, middelgrote en grote ondernemingen met een ondersteunende rol naar het zeehavengebied en naar het regionaalstedelijk gebied* : Herdersbrug niet-watergebonden (grosso modo ten westen van de Pathoekeweg).
- *Overgangszone haven - stedelijk gebied met milieu- en/of omgevingsbelastende havengebonden en stedelijke activiteiten* : zuidelijke binnenhaven tegenaan Sint-Pieterskaai.

REGIONALE BEDRIJVENTERREINEN (BEVOEGDHEID VLAAMS GEWEST)

- *Terreinen voor grootschalige regionale bedrijven*: La Brugeoise; de nog te ontwikkelen “spie” tussen de spoorlijn naar Zeebrugge en Blankenberge (ca. 30 ha) – omwille van de specifieke vorm van het terrein zal hier ook plaats zijn voor een aantal kleinere bedrijven;- een strategische reservezone voor de lange termijn ten westen van de Blankenbergsesteenweg tegenover de Blauwe Toren.
- *Gemengde terreinen voor kleine en middelgrote bedrijven op regionale schaal, groothandel en dienstverleningsbedrijven*: Waggelwater en Blauwe Toren. Op beide terreinen is bovendien een vermenging met zuivere detailhandelsfuncties aanwezig die bevestigd wordt.
- *Terrein voor hoogwaardige diensten*: de nog te ontwikkelen Chartreuse-site.
- *Terrein voor grootschalige detailhandel*: het nog te ontwikkelen terrein Blauwe Toren Noord

LOKALE BEDRIJVENTERREINEN (BEVOEGDHEID STAD BRUGGE)

- bedrijventerrein Dreef ter Panne (geregeld via BPA Sint Jozef/Ter Panne)
- bedrijventerrein Laconiastraat (geregeld via BPA Vaartstraat)
- bedrijventerrein Ten Briele biedt nog mogelijkheden voor kleinschalige bedrijven, naast kantoren en industriële vestigingen (geregeld via BPA La Brugeoise fase Ten Briele)
- Het te herbestemmen voormalige militair domein van Lissewege: te regelen via opmaak BPA
- ~~Zuidelijke deel van de ‘spie’ (op te nemen in GewRUP voor de spies) *~~
- ~~WVI-verkaveling Herdersbrug (op te nemen in GewRUP voor afbakening van het havengebied) *~~

* ~~xxxxx~~: uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

4.3.3.4. Een kader voor zonevrije bedrijven³⁰

De inventaris zonevrije bedrijven die werd opgesteld door de eigen diensten leert dat de problematiek van zonevrijheid³¹ op het grondgebied van Brugge niet zo groot is. Slechts een 30-tal bedrijven is zonevrij (zie indicatieve selectie op kaart 5). De meeste van deze zonevrije bedrijven bevinden zich volgens het gewestplan in (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied, en liggen aan de rand van het woongebied (vb. langs de Moerkerksesteenweg, in de omgeving van de Zandstraat Sint-Andries en rond de kernen van Lissewege en Dudzele). Er zijn geen bedrijven gesitueerd in kwetsbaar gebied (behoudens parkgebied).

Rekening houdend met de draagkracht van de omgeving kunnen de volgende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd worden voor de bestaande vergunde zonevrije bedrijven:

- 1) zonevrije bedrijven in de omgeving van de Zandstraat (= stedelijk landbouwgebied): beperkte uitbreiding is mogelijk onder volgende voorwaarden:
 - o de uitbreiding betekent geen aantasting van de agrarische structuur (m.a.w. de bedrijfsactiviteit is niet storend voor de aanwezige glastuinbouw)
 - o de verkeersimpact wordt meegenomen in de afweging
 - o de uitbreiding gebeurt compact met de bestaande gebouwen
- 2) overige zonevrije bedrijven die direct aanleunen bij bestaande bebouwingskernen: beperkte uitbreiding is mogelijk onder volgende voorwaarden:
 - o de uitbreiding betekent geen aantasting van de woon- en leefstructuur (m.a.w. de bedrijfsactiviteit is niet storend voor de woonfunctie)
 - o de verkeersimpact wordt meegenomen in de afweging
 - o de uitbreiding gebeurt compact met de bestaande gebouwen
- 3) bedrijven in prioritair gebied voor natuur of landbouwgebied met hoog ecologisch belang (= natuurverwevingsgebied):
 - o de bestaande vergunde bedrijven dienen op termijn uit te worden of te herlokaliseren
 - o inmiddels is een landschappelijke inpassing van het bedrijf vereist
- 4) overige bedrijven in autonoom landbouwgebied of landbouwgebied in waardevol landschap (deze bedrijven zijn geconcentreerd rond Lissewege en Dudzele):
 - o de bestaande vergunde bedrijven kunnen blijven mits een landschappelijke inpassing
 - o uitbreiding kan enkel binnen het huidige bedrijfsperceel

Deze beleidslijnen zullen gehanteerd worden bij de beoordeling van planologische attesten die ingediend worden door zonevrije bedrijven. Ingeval een aanvraag positief geadviseerd wordt, zal een gebiedsgericht RUP opgemaakt worden.

³⁰ Het gaat hier over ambachtelijke en industriële bedrijven. Zonevrije landbouwbedrijven worden behandeld bij de gewenste openruimtestructuur (zie paragraaf 4.6.3).

³¹ Het gaat hierbij over bedrijven die gelegen zijn buiten de geëigende bestemmingszone, zoals (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied, natuurgebied, parkgebied, bosgebied, gebied voor openbaar nut, ... Bedrijven in woongebied zijn niet zonevrij zolang de bedrijfsactiviteiten niet hinderlijk zijn voor de woonomgeving.

Specifiek voor de bedrijven uit categorie 3 en 4 worden herlokalisatiemogelijkheden voorzien op het te herbestemmen militair domein van Lissewege.

4.3.3.5. Ontwikkeling van kantoren

De STATIONSOMGEVING van Brugge is reeds geruime tijd een cruciale plek bevonden in het stedenbouwkundig gebeuren van Brugge (cfr. krachtlijnen uit het RSV). Om de potenties duidelijk te maken werd in 1998 een stadsontwerp gemaakt voor het stationsgebied. In dit ontwerp wordt gesuggereerd om een bijkomende ontsluiting te voorzien richting N31 teneinde de stadsring niet te overbelasten door het voorziene project.

Het stadsontwerp wordt door de stad stapsgewijs omgezet in verschillende BPA's. Twee BPA's werden ondertussen reeds opgesteld voor de binnenstadszijde van het station (BPA West-Brugge fase stationsplein en BPA La Brugeoise fase stationsomgeving). In dit laatste BPA werd slechts een deel van de acht voorziene kavels (0 tot 5) uit het stadsontwerp ingetekend, nl. enkel de gronden van en in gebruik door de NMBS. Aan de Sint-Michielszijde van het station was de opmaak van een BPA niet noodzakelijk (zone voor openbaar nut). Binnenkort wordt aan deze zijde een kantorencomplex gebouwd. Aan de binnenstadszijde worden ondermeer handels- en reizigersfuncties gerealiseerd. In latere fase worden hier nog aanvullende kantoorontwikkelingen voorzien. In afwachting van de volledige realisatie van de stationsomgeving is een bijkomende ontsluiting nog niet noodzakelijk. Bij volledige realisatie zal onderzoek naar een betere ontsluiting noodzakelijk zijn, zodat de verzamelfunctie van de Ring behouden blijft.

Complementair aan de stationsomgeving zijn er locaties te situeren die een lager mobiliteitsprofiel hebben dan de locaties in de ruime stationsomgeving, maar waar door gerichte investeringen in het openbaar vervoer (op het vlak van infrastructuur en bediening) een hoogwaardiger bereikbaarheidsprofiel kan bekomen worden, zodat de autoafhankelijkheid van de plek niet (langer) determinerend is voor haar ontwikkelingstypologie. Deze locaties bevinden zich NABIJ DE N31 BINNEN EEN STRAAL VAN 1.000 METER VAN HET STATION en in de omgeving van de SINT-PIETERSKAAI (R30). De grootschaligheid ervan wordt in toom gehouden (max. 5.000 m² voor nieuwe en uitbreiding van bestaande inplantingen).

Ook het bedrijventerrein WAGGELWATER heeft potenties voor de ontwikkeling van kantoren: het terrein sluit aan bij het bestaande woonweefsel, er zijn mogelijkheden voor verdichting, en er zijn reeds een aantal kantoren gevestigd. ~~Via de opmaak van een gemeentelijk RUP zullen de ontwikkelingsmogelijkheden van Waggelwater verruimd worden, zodat ook nieuwe kantoren³² hier een plaats kunnen vinden. In het RUP dienen tevens de beperkingen verder gespecificeerd te worden.*~~

Verweven met het wonen kunnen eveneens kleinschalige en op het lokaal niveau georiënteerde kantoren worden toegelaten (max. 1.000 m²). Tenslotte zijn er specifieke potenties voor de ontwikkeling van kantoren boven grootschalige detailhandelszaken (zie paragraaf 4.3.3.6).

4.3.3.6. Detailhandel

BINNENSTAD

De Brugse binnenstad wordt gekenmerkt door een belangrijke druk op de winkellocaties. Deze druk komt er enerzijds als gevolg van de toenemende internationalisering van de handel, waar ook het Brugse

³² Met nieuwe vestigingen worden zowel de bijkomende kantoren bedoeld in nieuwe gebouwen als deze die opgericht worden in bestaande panden.

* ~~xxxxxx~~: uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

handelsapparaat niet aan ontsnapt. Het verschijnen van diverse ketens in de toplocaties (as Smedenpoort - 't Zand - Markt) verhoogt de druk op de huurprijzen. Anderzijds wordt er ook een groeiende druk uitgeoefend door het toeristisch-commerciële handelsapparaat. Gevolg van deze druk is dat menig kleinhandelaar in belangrijke mate van de toplocaties wordt verdreven.

Brugge herbergt van oudsher een relatief belangrijke commerciële activiteit op de as Zand-Markt en in zijn 'poortstraten' (Ezelstraat - Langestraat - Gentpoortstraat - Katelijnestraat - Smedenstraat). Een verdere, ongecontroleerde verhoging van de druk op het bestaande handelsapparaat, zou een verdere verspreiding van de handel over het grondgebied van de binnenstad kunnen teweegbrengen, hetgeen de 'aantrekkelijkheid' van Brugge als winkelstad niet ten goede zou komen en het wonen zou verdringen.

Daarom is het aangewezen deze dispersie te kanaliseren naar de assen die nu reeds drager zijn van commerciële activiteiten, met specifieke aandacht voor die gebieden die directe aansluiting hebben op het bestaande commerciële circuit van de binnenstad (zoals de poortstraten).

STADSRAND

De ruimtelijke spreiding van het **lokaal- en/of buurtverzorgende handelsapparaat** in de Brugse rand concentreert zich in eerste instantie langs de belangrijkste invalswegen naar de binnenstad (Generaal Lemanlaan-Astridlaan, Moerkerkse Steenweg, Baron Ruzettelaan, Rijselsestraat, Torhoutse Steenweg, Gistelse Steenweg, Oostendse Steenweg, Blankenbergse Steenweg, ...). Het lokaal- en/of buurtverzorgende handelsapparaat moet in eerste instantie ontwikkeld worden voor de eigen behoeften van de deelgemeente en mag niet concurrentieel worden aan dit van de binnenstad.

Bovendien moet verhinderd worden dat deze lokale handelzones evolueren naar concentratiezones van grootschalige detailhandelszaken of 'baanwinkels'. Deze baanwinkels hebben immers, naast hun streven naar (auto)bereikbaarheid, vooral oog voor de bundeling van koopkracht binnen een ruimer geografisch bereik en houden bij de keuze van de inplanting geen rekening met niet-commerciële centrumfuncties. Vaak is er ook een groot onderscheid qua schaal en ondernemingsstrategie.

Door de eerder beperkte beschikbaarheid van geschikte terreinen en doordat dergelijke vestigingen elkaar voor een stuk beginnen opzoeken, zijn in het verleden op een aantal goed bereikbare plaatsen **concentraties van grootschalige detailhandelszaken die opereren op stedelijke schaal** ontstaan. Het betreft:

- de Maalsesteenweg;
- de omgeving van de Sint-Pieterskaai - Veemarkt - Havenstraat - Fort Lapin;
- Hoge Express - Legeweg (vastgelegd in BPA Sint-Andries noord-oost);
- het bedrijventerrein Veemarkt Sint-Michiels (vastgelegd in BPA Veemarkt).

Het afbakeningsproces voor het RSG Brugge bevestigt deze kleinhandelsconcentraties, en stelt dat na een precieze afbakening van de nog beperkt aanwezige ruimtelijke mogelijkheden (binnen de huidige ruimtelijke contouren van de kleinhandelszones), moet afgewogen worden welke ontwikkeling nog kan toegelaten worden. Hierbij moet de na te streven leefbaarheid van het gebied gerespecteerd worden. Het creëren van ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen en/of kantoren boven de baanwinkels kan bijdragen tot een zuiniger en multifunctioneler ruimtegebruik in deze kleinhandelsconcentraties. Met betrekking tot de Maalsesteenweg is een herorganisatie van de bestaande vestigingen met bijhorende parkeerterreinen

voorzien, met het oog op het creëren van een efficiënter ruimtegebruik, een aangener buitenomgeving en meer verkeersleefbaarheid.³³

Naast deze bestaande zones kunnen dergelijke grootschalige handelszaken ook terecht op BLAUWE TOREN NOORD. Voor dit gebied is recentelijk een BPA³⁴ goedgekeurd dat het gebied een herbestemming geeft voor volumineuze handel en hypermarkt (met uitzondering van shoppingcentra). Tenslotte is ook de STATIONSOMGEVING aanvaard als een plaats voor volumineuze handel die geen concurrentie vormt voor de winkelszaken uit de binnenstad (cfr. BPA La Brugeoise, fase stationsomgeving). Een shoppingcentrum of hypermarkt is uitgesloten.

De bestaande situatie op de bedrijventerreinen BLAUWE TOREN en WAGGELWATER is dermate geëvolueerd dat een afbouw van de aanwezige handelsfuncties niet haalbaar is.

- In het afbakeningsproces voor het RSG Brugge is er geopteerd om de bestaande activiteiten op BLAUWE TOREN te bestendigen, en het terrein via de opmaak van een gewestelijk RUP te herbestemmen naar 'regionaal bedrijventerrein en grootschalige detailhandelszone'. De stad opteert ervoor om hier tevens nieuwe handelszaken³⁶ toe te laten. De ontwikkelingsmogelijkheden en beperkingen dienen evenwel verder gespecificeerd te worden bij de opmaak van het RUP³⁵.
- Gelet op de gelijkaardige feitelijke toestand inzake de aanwezigheid van handelszaken op Blauwe Toren en Waggelwater, is de stad van oordeel dat de ontwikkelingsmogelijkheden ook op WAGGELWATER moeten verruimd worden voor handelszaken. Dit betekent zowel het bestendigen van de bestaande handelszaken, als het toelaten van nieuwe vestigingen³⁶. De ontwikkelingsmogelijkheden en beperkingen dienen verder gespecificeerd te worden bij de opmaak van het RUP.

ZONEVREEMDE HANDEL

De inplantingen van detailhandelszaken in zones die in feite niet geschikt zijn voor distributie, of die vanuit distributie-planologisch oogpunt moeilijk verantwoord kunnen worden, moeten afgebouwd of voorkomen worden.

In Brugge is deze problematiek zeer beperkt gebleven: er zijn een 5-tal zonevremde kleinhandelszaken in agrarisch gebied, en er is een beperkte verlinting langs de expressweg in Lissewege.

Voor deze handelszaken kunnen er geen uitbreidingsmogelijkheden voorzien worden (noch in oppervlakte, noch in assortiment).

³³ Zie Afbakening RSG Brugge, Voorstel van afbakening, september 2004, p. 54.

³⁴ BPA 149 Blauwe Toren Noord.

³⁵ Dit is een suggestie naar het Vlaams gewest dat bevoegd is voor de opmaak van het gewestelijk RUP.

³⁶ Met nieuwe vestigingen worden zowel de bijkomende handelszaken bedoeld in nieuwe gebouwen als deze die opgericht worden in bestaande panden (bv. door de omschakeling van een ambachtelijk bedrijf naar handel).

4.4. GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR³⁷

4.4.1. RUIMTELIJKE PRINCIPES

Mobiliteit is één van de structurele probleemvelden van de ruimtelijke planning. Mobiliteitsgeleiding heeft zowel ruimtelijke, sociaal-culturele en economische repercussies. De impact van de groeiende automobility op de verstedelijking van het open gebied, het dichtslippen van de open ruimte, de verlating van de invalswegen en het uitdijen van industrie en ambachtelijke zones wordt steeds meer onderkend.

De bereikbaarheid van stedelijke gebieden, tewerkstellingslocaties, binnensteden, havens, én de verkeersleefbaarheid komt in het gedrang. Bereikbaarheid van deze gebieden is een economische noodzaak. Deze vertaalt zich echter vandaag te éézijdig, enkel in autoverkeersinfrastructuur die op haar beurt een belangrijk structurerend karakter heeft op het gebruik van de ruimte en op de stedelijke functionaliteit.

De gewenste verkeersstructuur dient daarom zo nauw mogelijk aan te sluiten bij de gewenste ruimtelijke structuur, om de mobiliteitsvraag van de verschillende gebieden op te vangen enerzijds, maar anderzijds ook om sturend op te treden bij de invulling van nieuwe stedelijke gebieden. Deze redenering was ook het uitgangspunt van het gekozen duurzaam scenario in het gemeentelijk mobiliteitsplan:

- verbetering van de rechtstreekse busverbindingen met de stad (verfijning stadsnet, verdere uitbouw van het voorstadsnet),
- opzet van een P+R systeem vanuit de zuidkant (omgeving Koning AlbertI-laan - N31, en omgeving Steenbrugge),
- een consequente categorisering van het wegennet met bijhorende inrichting,
- verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de haven van Zeebrugge en bepaling van de vrachtroutes,
- integratie van de N31 als primaire weg I in de stedelijke omgeving,
- een fijnmazig fietsroutenetwerk.

4.4.2. COMPONENTEN VAN DE GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

4.4.2.1. Een hiërarchische indeling van het wegennet in functie van het autoverkeer

Reeds in het verkeersleefbaarheidsplan werd de optie geformuleerd naar een duidelijke hiërarchie in het wegennet en een aangepaste inrichting van een weg of straat in relatie met zijn toegekende functie. De krachtlijnen hiervan zijn vandaag nog steeds geldig:

- Spreiding van het autoverkeer van de autosnelweg (E40) richting stad. Dit heeft als doel de Koning AlbertI-laan (N397) en de Boeveriepoort te ontlasten van verkeer en vooral de Bevrijdingslaan (N351) bijkomend verkeer te laten verwerken.
- De ring rond de binnenstad (R30) verzamelt en verdeelt het verkeer over de binnenstad en de verschillende deelgemeenten. Dit gebeurt op een secundair niveau.

³⁷ De gewenste verkeers- en vervoersstructuur wordt verduidelijkt door een samenlezing van kaart 6, kaart 7 en kaart 8.

- Concentratie van het auto- en vrachtverkeer op de radiale hoofdtoegangswegen ten westen van de binnenstad: Koning Albert I-laan, Bevrijdingslaan en Oostendsesteenweg- Sint-Pieterskaai. Dit heeft tot doel het verkeer te concentreren op deze wegen en weg te houden van de hoofdstraten die als centrumstraten van de deelgemeenten uitgebouwd moeten worden, en om te beletten dat het verkeer verder door verblijfsgebieden rijdt. Dit betekent dat een aanvaardbare doorstroming moet gegarandeerd worden. Het verkeer ten oosten van de binnenstad dient via de Maalsesteenweg en de Baron Ruzettelaan geleid te worden. Gezien de selectie van deze steenwegen als openbaar vervoerscorridor primeert het openbaar vervoer en de fiets op de doorstroming van het autoverkeer.
- Herwaardering van de hoofdstraten als centrumstraten van de deelgemeenten. De verschillende intens aanwezigheids activiteiten op hoofdstraten moeten gevrijwaard worden, zodat die hun centrumfunctie kunnen behouden, ondanks de onvermijdelijke aanzienlijke verkeersintensiteiten. Deze hoofdstraten verbinden het centrum van de deelgemeenten zowel met gemeenten buiten Brugge alsook met de ring en de binnenstad. Voorbeelden zijn de Blankenbergsesteenweg, de Gistelsesteenweg, Moerkerksesteenweg, Generaal Lemanlaan - Astridlaan. Het doortochtenconcept kan op deze wegen worden toegepast.
- Beperken overtollig verkeer op de verbindingswegen in verblijfsgebieden. Verbindingswegen zijn wegen binnen de verblijfsgebieden waar enerzijds een zekere menging van functies en activiteiten aanwezig is zoals scholen en winkels, maar anderzijds een overwegend verblijfskarakter hebben. Hier kan verder onderscheid gemaakt worden tussen laterale en radiale verbindingswegen. Omwille van het ontbreken van de verdeelfunctie van een expressweg, zoals in Sint-Andries, is de druk op de verbindingswegen in Sint-Kruis en Assebroek extra zwaar en zijn eerder gebiedsbestrijkende maatregelen in een ruime omgeving van de verbindingswegen aangewezen. Op de andere verbindingswegen worden punctuele ingrepen uitgewerkt.
- Het verder autoluw maken van de binnenstad, met voorrang voor het openbaar vervoer en fiets.

Deze krachtlijnen kunnen vertaald worden in de volgende categorisering:

HOOFDWEGEN

De hoofdwegen zijn verbindingswegen op internationaal en Vlaams niveau. De hoofdwegen zijn vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Voor Brugge zijn te vermelden:

- E40 Brussel – Jabbeke – Veurne
- AX Westkapelle - Blauwe Toren (aan te leggen, streefbeeld en plan-MER zijn in opmaak)

De verbinding tussen de N300 Heistlaan en het knooppunt van de AX met de A. Ronsestraat-Havenrandweg-Oost dient nader onderzocht te worden³⁸. Op deze manier kan het toeristisch verkeer naar Heist via de N300 Heistlaan geleid worden, en kan vermeden worden dat de Oostelijke Havenrandweg voor toeristisch verkeer gebruikt wordt.

PRIMAIRE WEGEN I

Primaire wegen hebben én een verbindingfunctie op Vlaams niveau én een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Afhankelijk van welke van beide functies primeert, wordt onderscheid gemaakt tussen de primaire wegen eerste categorie (primaire wegen I) en de primaire wegen tweede categorie (primaire wegen categorie II). De primaire wegen I zijn vastgelegd in het RSV.

³⁸ Deze afweging gebeurt momenteel in het kader van het streefbeeld en de plan-MER voor de AX.

Voor Brugge is de **N31** (van de E40 tot aan de N34) geselecteerd als een primaire weg I. De definitieve inrichting voor de N31 wordt in een aparte studie vastgelegd. De weg vervult (samen met de parallelwegen) zowel een doorgaande functie als een stedelijke ontsluitingsfunctie.

PRIMAIRE WEGEN II

Primaire wegen II zijn wegen die een verzamel functie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. Voor de regionaalstedelijke gebieden verzorgen de primaire wegen II de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg I. De inrichting van primaire wegen II moet vertrekken van een volledige scheiding van verkeerssoorten.

De primaire wegen II zijn oorspronkelijk in het RSV geselecteerd:

- N351 (Bevrijdingslaan): van N31 tot R30
- N9 (Oostendse Steenweg): van N31 tot in Bredene (N316)
- N371 (Blankenbergse steenweg): van AX tot in Blankenberge (N335)
- N348a (havenweg Oost): van N34 tot AX

Vanuit andere planprocessen (mobiliteitsplan Brugge, strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge) zijn evenwel belangrijke wijzigingen voorgesteld ten aanzien van de oorspronkelijke selectie van primaire wegen II in het RSV. Het betreft de volgende wegvakken:

- R30-West : van N351 (Bevrijdingslaan) tot N50 (Baron Ruzettelaan). Vanuit het mobiliteitsplan Brugge is voor dit wegvak een degradatie naar secundaire weg III voorgesteld. De reden hiervoor is:
 - o de korte opeenvolging van kruispunten voor de ontsluiting van het station, het bedrijventerrein La Brugeoise, de tourincarparking en de geplande ontwikkelingen aan het station;
 - o het dwarsen van het kanaal Gent-Brugge;
 - o de belangrijke dwarsende oversteekbewegingen voor fietsers en voetgangers aan het station;
 - o de prioriteit die op dit wegvak moet worden gegeven aan het openbaar busverkeer;

Dit leidt tot de onmogelijkheid om prioriteit te geven aan de doorstroming van het autoverkeer op het bewuste wegvak.

- N397 (Koning Albert I-laan): van N31 tot R30. Vanuit het mobiliteitsplan Brugge is voor dit wegvak een degradatie naar secundaire weg II voorgesteld. De reden hiervoor is de selectie van de Bevrijdingslaan als hoofdtoegang tot de stad, terwijl de Koning Albert I-laan aangegeven wordt als secundaire toegang en verbindingssas tussen Loppem/Chartreusegebied en Brugge.
- N34 (Kustlaan) en N34b (Isabellalaan): van de N31 tot Havenweg Oost via Isabellalaan. Vanuit het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge wordt voorgesteld om de primaire functie van de N34 te verschuiven naar een gedeeltelijk nieuw tracé (aangeduid als de "NX"), in het verlengde van de Isabellalaan, ten zuiden van de stationswijk.

SECUNDAIRE WEGEN

De secundaire wegen worden door de provincie in haar structuurplan vastgelegd.

SECUNDAIRE WEGEN I :

- Het PRS duidt de Maalsesteenweg (N9) aan als secundair type I. Conform het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied³⁹ wordt hier de N9 Maalsesteenweg op Brugs grondgebied voorgesteld als secundaire weg type III.

SECUNDAIRE WEGEN II :

Voorstel selectie :

- Koning Albert I-laan N397 op grondgebied van Brugge (in RSV : primair II)
- De R30 tussen de Sint-Pieterskaai en Katelijnepoort (oostzijde ring), en de Sint-Pieterskaai en Oostendsesteenweg (N9), tot aan de N31. Deze ring-tangent-structuur staat in voor de ontsluiting van het oostelijke en noordelijke deel van de stad.
- De Heidelbergstraat (N309), met aansluiting op de N31 ter hoogte van de Chartreuseweg.
- De Blankenbergsesteenweg (N371): van de Kolvestraat tot de N31 (ontsluiting bedrijvenzone Blauwe Toren en Pathoekeweg).
- Torhoutsesteenweg (N32): van de N31 (Brugge) tot R34 (Torhout Noord)

SECUNDAIRE WEGEN III :

Bij secundaire wegen III gaat de prioriteit naar openbaar vervoer en langzaam verkeer. In het kader van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge⁴⁰ zijn vier radiale steenwegen geselecteerd die de Brugse kernstad verbinden met de perifere kernen, en die geoptimaliseerd zullen worden i.f.v. het openbaar vervoer en de fiets. Voor drie van deze radiale steenwegen wordt een categorisering als secundaire weg III voorgesteld:

- Stationslaan - Gistelsesteenweg N367 als verbinding met Varsenare (in PRS : secundair II ten westen van N31)
- Baron Ruzettelaan – Brugsestraat (N50) als verbinding met Oostkamp
- N9 Maalsesteenweg (in PRS : secundair I) als verbinding met Sijsele

De N397 Koning Albert I-laan (als vierde radiale steenweg) is op korte termijn niet geschikt voor een categorisering als secundair III, gezien ze momenteel geen drager is van openbaar vervoerslijnen, en dit in de toekomst wellicht niet zal veranderen.

Vanuit het PRS werden tevens de volgende secundaire wegen III geselecteerd:

- Torhoutsesteenweg (N32), van de N31 tot station Brugge
- R30, Katelijnepoort – Bloedput - Komvest
- Scheepsdalelaan (N9)
- Blankenbergsesteenweg (N371), van de Oostendsesteenweg tot aan de Kolvestraat

Tenslotte wordt de volgende suggestie tot selectie als secundaire weg III meegegeven aan de provincie:

- Kustlaan N34 (het niet primair gedeelte) en N34a
Hoewel dit wegvak in het PRS geselecteerd is als secundair II, is vanuit het mobiliteitsplan Brugge geopteerd voor een categorisering als secundaire weg III, om de openbaarvervoers- en fietsfunctie en

³⁹ Zie afbakeningproces RSG Brugge, "Voorstel van Afbakening", september 2004.

⁴⁰ Zie afbakeningproces RSG Brugge, "Voorstel van Afbakening", september 2004.

de leefbaarheid te benadrukken. De N34a heeft in de dorpskern van Zeebrugge geen regionale functie meer voor het autoverkeer, gezien deze ontdubbeld is door de N34 (Isabellalaan).

LOKALE WEGEN

De lokale wegen worden normaal onderverdeeld in drie hoofdcategorieën. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen lokale verbindingswegen, ontsluitingswegen en zuivere verblijfs- of toeganggevende straten. In Brugge is, omwille van de omvang van het stedelijk gebied, een verder onderscheid gemaakt tussen ontsluitingswegen op stedelijk niveau en ontsluitingswegen op wijkniveau. Daarom wordt in Brugge een hiërarchie opgesteld met vier hiërarchische niveaus van lokale wegen.

LOKALE WEGEN I : LOKALE VERBINDINGSWEGEN

Een lokale weg type I definiëren we als een weg met een verbindende verkeersfunctie tussen kernen, maar die niet functioneert op regionaal niveau.

Selectie :

- Generaal Lemanlaan – Astridlaan (N337), richting Oedelem-Beernem
- Havenstraat – Krommestraat - Dudzeelse Steenweg - Westkapelse Steenweg (N376), richting Dudzele en Westkapelle
- Herdersbruggestraat, richting Dudzele
- Damsesteenweg, richting Damme
- Noorweegse Kaai - Brugse Steenweg (N374), richting Koolkerke en Westkapelle
- Damse Vaart Zuid, richting Damme
- Moerkerkse Steenweg, richting Moerkerke
- Heidelbergstraat (ten westen van de Rijselstraat), richting Loppem
- Meulestee – Moerbrugseweg, richting Moerbrugge

LOKALE WEGEN II : LOKALE ONTSLUITINGSWEGEN

Hier ligt de nadruk op de ontsluiting van wijken of stadsdelen, of op de verbinding tussen wijken onderling. Ze functioneren niet op het niveau van het stedelijk gebied als geheel, maar enkel op het niveau van een stadsdeel (deelgemeente). Ze hebben geen verbindende functie naar andere gemeenten of deelgemeenten toe.

We onderscheiden 2 subcategorieën :

Lokale wegen II a : ontsluiting van deelgemeenten of woonkernen

- Rijselstraat (ten noorden van Chartreuseweg)
- Leopold I-laan - Leopold II-laan
- J. Breydellaan - Lange Vesting (deel)
- Doornhut
- Vossensteert - Bossuytlaan
- Engelendalelaan

- Koningin Astridlaan
- Leopold III-laan
- Legeweg : tussen N31 en St.-Hubertuslaan
- Canadezenstraat

Lokale wegen II b : ontsluitingswegen industriezones

Deze wegen ontsluiten de grotere industriezones naar het hogere wegennet toe en zijn lokale verdeelassen voor het vrachtverkeer. Ze moeten dus ook uitgerust zijn voor het zware vrachtverkeer. Tot deze categorie behoren:

- Pathoekeweg, Kolvestraat, Jacob van Arteveldestraat, Krakeleweg.
- Waggelwaterstraat - Ruddershove.
- N31c Ontsluiting oude haven: ontsluiting van de (te revitaliseren) oude haven naar de N31 toe (aan te leggen bij uitbouw van dit deel van de haven).
- Vaartdijkstraat

Om de toegankelijkheid van het bedrijventerrein La Brugeoise en lokaal bedrijventerrein Ten Briele te garanderen is een verkeerskundige aanpassing van de Vaartdijkstraat noodzakelijk⁴¹. Het zuidelijke deel van de Vaartdijkstraat tussen Ten Briele en de Kortrijksestraat wordt ingericht voor verkeer in beide richtingen. Onderzoek dient uit te wijzen of er geopteerd wordt voor een lokale verbreding van dit wegvak, of voor de aanleg van een nieuwe weg. Ter hoogte van de ingang tot de personeelsparkeerplaats van Bombardier wordt een infrastructurele stop voorzien zodat doorgaand verkeer tussen de Ring en Ten Briele onmogelijk wordt. Het (brom)fietsverkeer blijft wel mogelijk in de twee richtingen.

*LOKALE WEGEN III : WIJKONTSLUITINGS- EN VERZAMELWEGEN***Lokale wegen III a : de poortstraten (lussen) van de binnenstad**

De poortstraten (lussen) die voor de bediening van het centrum instaan, hebben een lokale verzamel- en verdeelfunctie. De straten liggen integraal in de zone 30.

Deze wegen zijn vastgelegd in het reeds in voege zijnde verkeerscirculatieplan. Het gaat om de Langerei, Spiegelrei, Genthof, Academiestraat, Vlamingstraat, Sint-Jorisstraat, Vlamingdam, Ezelstraat, Sint-Jacobsstraat, Geldmuntsstraat, Noordzandstraat, Smedenstraat, Zuidzandstraat, Steenstraat, Wollestraat, Eekhoutstraat, Garenmarkt, Gentpoortstraat, Katelijnestraat, Gruuthusestraat, Dijver, Rozenhoedkaai, Braambergstraat, Predikherenrei, Kazernevest, Langestraat, Hoogstraat, Philipstockstraat.

De andere straten in de Brugse binnenstad staan op het niveau van de lokale wegen IV.

⁴¹ Zie beslissing van de gemeenteraad d.d. 25 januari 2005.

Lokale wegen III b : wijkverzamelwegen

Hierbij worden een aantal straten geselecteerd die een zekere verzamel- en verdeelfunctie hebben binnen de wijk. We duiden deze aan als categorie III b. De straten worden op wijkniveau bepaald. Afhankelijk van de lokale situatie zullen deze straten al dan niet opgenomen worden in de zone 30. Waar geen zone 30 is, worden fietspaden voorzien. Alle verkeer zonder bestemming in de wijk wordt er geweerd. Gezien deze straten integraal deel uitmaken van de verblijfsgebieden wordt sterk de nadruk gelegd op de remming van het verkeer en op veiligheid en leefbaarheid. Voorbeelden van lokale wegen III b : Karel de Stoutelaan, Legeweg, Doornstraat, St.-Trudostraat, Dampoortstraat, ... Deze wegen zijn nader behandeld in het Verkeersleefbaarheidsplan.

LOKALE WEGEN IV :

Deze categorie omvat alle andere straten (woonstraten, industriewegen, landbouwwegen, ...). Voor de woonstraten wordt een snelheid van 30 km/uur aangehouden.

4.4.2.2. Een uitgebouwd fietsroutenetwerk

Het mobiliteitsbeleid in Brugge wil een verdere stijging van het fietsgebruik bewerkstelligen. De fiets is vooral interessant voor de verplaatsingen over korte afstand (tot 5 à 10 km) en in het gebruik als voor- en natransportmiddel voor het openbaar vervoer. Het fietsbeleid is dan ook belangrijk voor de verplaatsingen op gemeentelijk niveau. Hoogwaardige fietsverbindingen zullen een alternatief vormen voor de auto.

Een hiërarchisch fietsnetwerk zal systematisch uitgebouwd worden. Dit netwerk sluit aan op de wenslijnen van het fietsverkeer. Het fietsnetwerk is opgebouwd uit de hoofdfietsroutes en bovenlokale routes, die vastgelegd zijn in het Provinciaal Fietsroutenetwerk, aangevuld met de kustfietsroute en de fietsroutes die op gemeentelijk niveau geselecteerd zijn (zie kaart 6).

HOOFDROUTES

De hoofdroutes vormen de ruggengraat van het Provinciaal Fietsroutenetwerk. Ze voldoen aan zeer hoge kwaliteits- en comforteisen en kennen een aanzienlijk recreatief medegebruik. Ze bestaan uit kanaalwegen en verlaten spoorwegbeddingen en zijn meer lange-afstandsverbindingen. Voor Brugge gaat het over de volgende hoofdroutes:

- De oude spoorwegbedding Steenbrugge-Maldegem
- Damse Vaart
- Kanaal Brugge-Oostende
- Kanaal Brugge-Gent

BOVENLOKALE ROUTES

Ook de bovenlokale fietsroutes behoren tot het Provinciaal Fietsroutenetwerk. Ze verzorgen de verbinding tussen de woonkernen en de attractiepolen met een maximale afstand van 13km. Als bovenlokale routes zijn overwegend gewest- en provinciewegen geselecteerd als hoofdverbindingen voor het fietsverkeer tussen de verschillende (deel)gemeenten en het centrum van Brugge, waar de belangrijkste tewerkstelling en scholen gelokaliseerd zijn. Ook voor de kortere verplaatsingen met de fiets zijn deze wegen, die ook een belangrijke functie hebben voor het auto- en vrachtverkeer, onmisbaar.

De volgende bovenlokale fietsroutes zijn geselecteerd :

- Ring R30
- De radiale hoofdtoegangswegen (Maalsesteenweg, Moerkerksesteenweg - Aardenburgseweg, Generaal Lemanlaan - Astridlaan, Vaartdijkstraat, Koning Albert I-laan, Spoorwegstraat - Heidelbergstraat, Torhoutsesteenweg - Diksmuidse Heerweg - Doornstraat, Zandstraat, Oostendsesteenweg, Blankenbergse-steenweg, Pathoekeweg, Dudzeelsesteenweg - Westkapelsesteenweg, Kustlaan).

Ten aanzien van deze selectie kunnen een aantal bijkomende suggesties geformuleerd worden, die op provinciaal niveau verder onderzocht kunnen worden:

- verbinding Lissewege – Blankenberge (aansluiting op de Zinderdreef – spoorweg)
- verbinding Brugge – Zeebrugge via de N371 Blankenbergsesteenweg – N31
- verbinding Dudzele – Westkapelle via de N376

KUSTFIETSRUTE

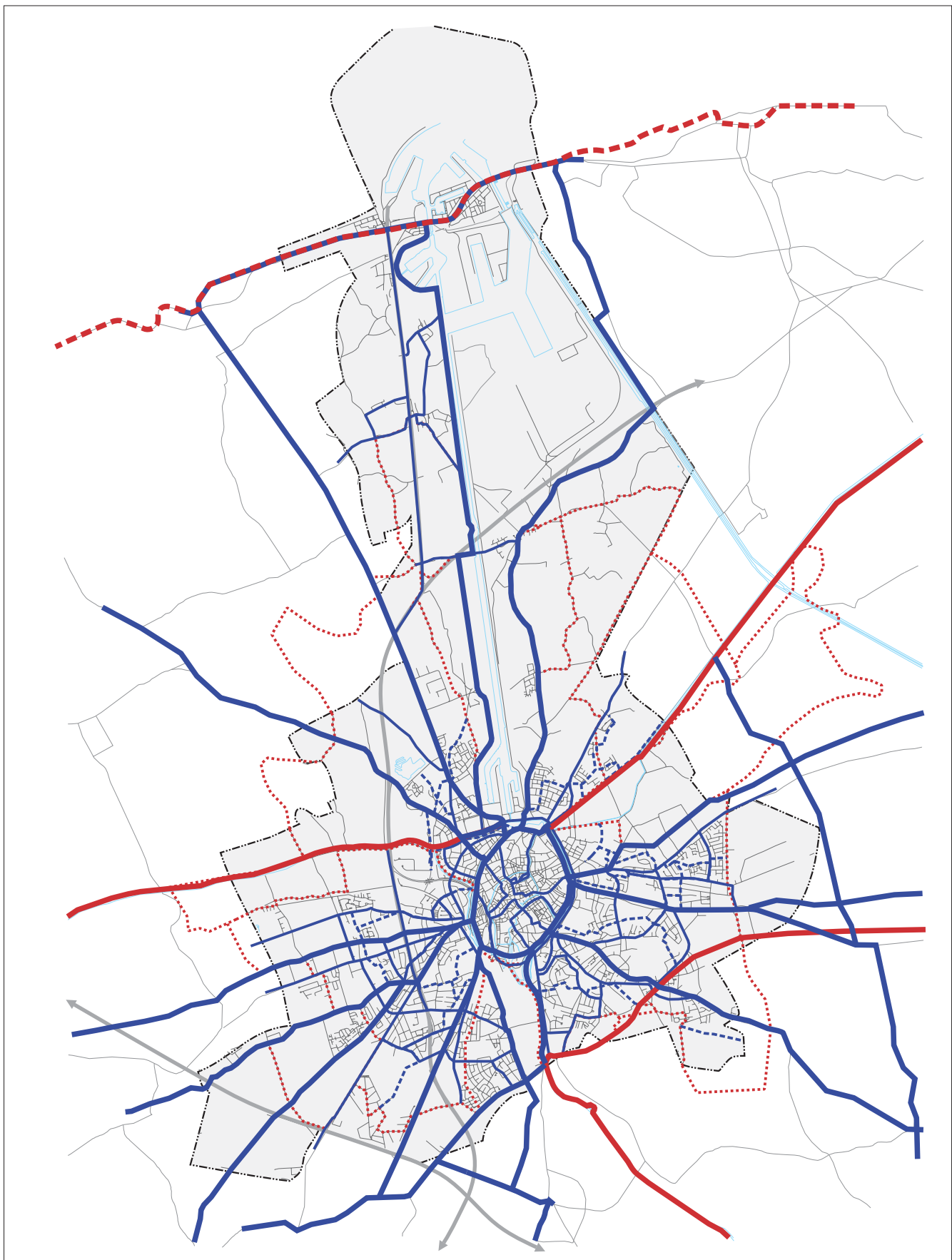
In het kader van het Kustactieplan is er complementair aan het Provinciaal Fietsroutenetwerk een Kustfietsroute uitgewerkt. Deze recreatieve as langsheen de kust verbindt alle badplaatsen en kustattracties met elkaar.

LOKALE FIETSRUTES

Het bovenlokaal netwerk dat op provinciaal niveau geselecteerd werd, is in het mobiliteitsplan van Brugge aangevuld met een fijnmazig netwerk van lokale of gemeentelijke fietsverbindingen. Op gemeentelijk niveau kan een onderscheid gemaakt worden tussen:

1. De **verbindende lokale routes** die vooral de aandacht vestigen op het functionele fietsverkeer tussen de deelgemeenten en omliggende gemeenten en het centrum van Brugge, en de verbinding met het station, de onderwijsinstellingen, ziekenhuizen en de vrijetijdsinfrastructuur. Het is evident dat deze verbindingen moeten uitgebouwd worden tot volwaardige, veilige fietsroutes, met aantrekkelijke, ruime en veilige fietsstallingen op de plaats van bestemming, en met een goede afstemming op het openbaar vervoer.
2. Aanvullend op de verbindende lokale routes, zijn er een reeks **aanvullende lokale routes** aangeduid. Dit met het oog op een betere verbinding tussen de deelgemeenten onderling en de binnenstad. Zij geven aansluiting met bestaande landelijke wegen en gemeenten in het Brugse ommeland. Bovendien verbinden ze verschillende fietsaantrekkende polen zoals scholen, recreatieparken, bos- en parkgebieden.
 - Sint-Pietersplas – Tempelhof
 - Fort van Beieren – Dampoort
 - Malehoek – Dampoort
 - Malehoek – Kruispoort
 - Malehoek – Gentpoort
 - Assebroekse Meersen – Katelijnepoort
 - Beernem – Brugge
 - Tillegem - Boeveriepoort / Smedenpoort
 - Olympia - Boeveriepoort / Smedenpoort
 - Koude Keuken – Bloedput
 - Oostendse vaart - Dampoort.

-
3. Naast deze functionele fietsroutes zijn er **fietsroutes in de recreatieve sfeer**, ter verkenning van het landelijk gebied. De Groendienst van de stad Brugge heeft een recreatief fietsnetwerk ontworpen tussen. Er werden vijf routes uitgestippeld :
- Koolkerke – Dudzele
 - Sint-Kruis – Damme – Oostkerke
 - Assebroek – Rijckevelde
 - Sint-Andries – Sint-Michiels
 - Sint-Pieters – Lissewege – Meetkerke
4. Tenslotte is iedere straat een fietsstraat. Binnen een zone 30 of langs rustige landbouwwegen zijn evenwel geen afzonderlijke fietsinfrastructuren nodig.



Provinciaal fietsroutenetwerk

- Hoofd fietsroute
- Bovenlokale fietsroute

Kustfietsroute

- - -

Lokaal fietsroutenetwerk

- Verbindende fietsroute
- - - Aanvullende fietsroute
- - - Recreatieve fietsroute

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 6

SumResearch
Urban Consultancy

FIETSROUTENETWERK

April 2006

1881 - HVD

4.4.3. BELEIDSELEMENTEN

4.4.3.1. Verbeteren hinterlandverbinding Zeebrugge

In het Strategisch Plan voor de haven van Brugge – Zeebrugge is geopteerd om de multimodale ontsluiting van de haven te verbeteren om als poort tot Vlaanderen te fungeren⁴². Hiertoe zijn de volgende acties gepland (zie kaart 7):

Voor de **wegontsluiting** :

- uitbouw van het hogere wegennet volgens de principes van het RSV :
 - AX en A11/N49 als hoofdweg
 - de N31 als primaire weg I (met ongelijkgrondse kruisingen ter hoogte van de Brugse agglomeratie en in Lissewege)
 - Oostelijke havenrandweg als primaire weg II
 - Aanleg van een nieuwe verbindingsweg (NX) tussen de N31 en de oostelijke havenrandweg
- De vroeger geplande omleidingsweg rond de transportzone voor het toeristisch verkeer is op korte of middellange termijn niet voorzien. Het stadsbestuur wenst het tracé op het gewestplan evenwel te behouden.

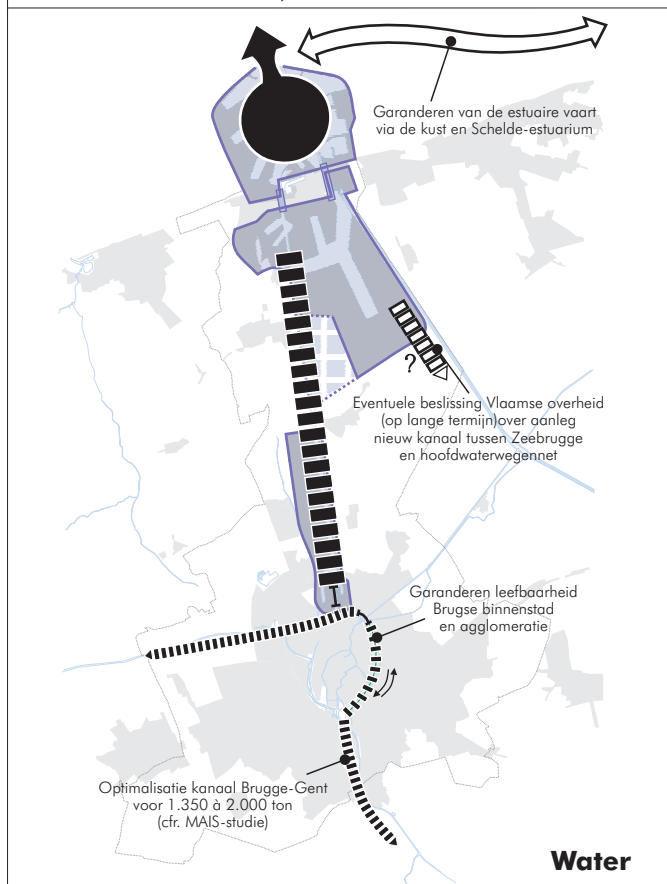
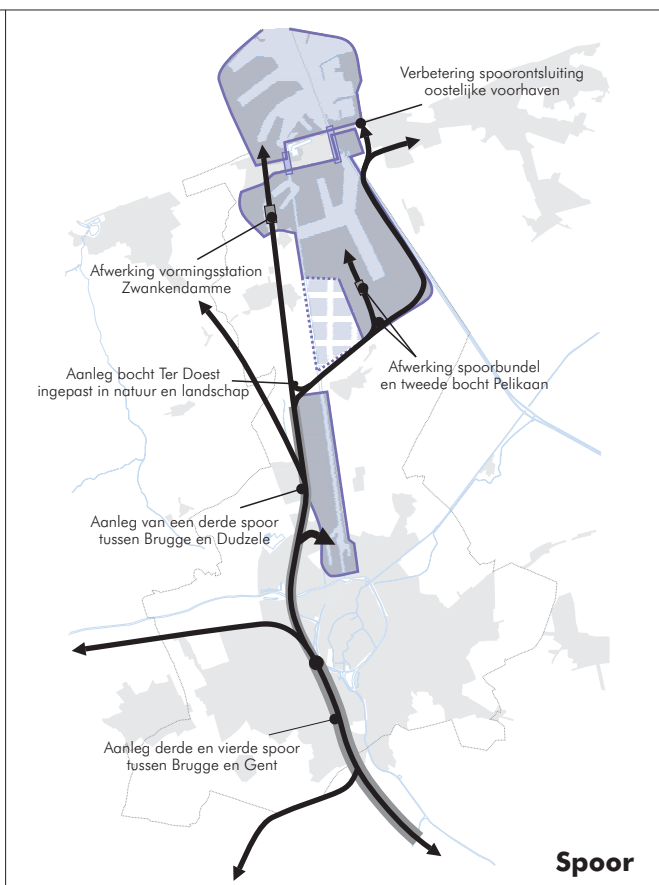
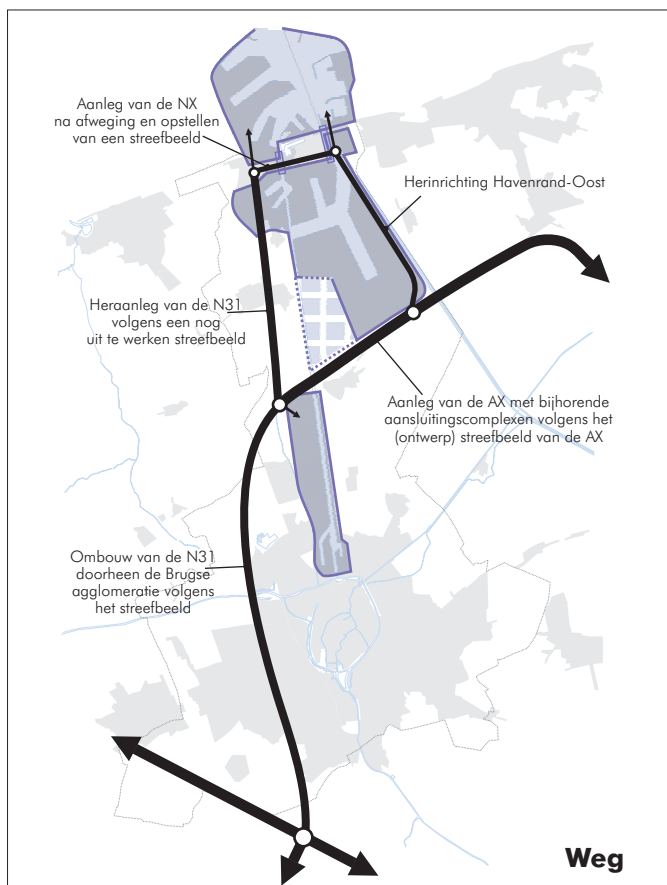
Voor de **spoorontsluiting** :

- capaciteitsuitbreiding vormingsstation t.h.v. Zwankendamme en 'bundel Pelikaan'
- aanleg van de bocht van Ter Doest, als verbinding tussen het westelijk en oostelijk deel van de haven
- Aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele en van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent. De stad wenst hierbij te benadrukken dat er bijzondere aandacht dient te gaan naar de integratie van de spoorinfrastructuur in het woonweefsel, zodat negatieve effecten voor de aangrenzende woonzones geminimaliseerd worden.
- behoud van een reservatiestrook langsheen de AX voor een mogelijke toekomstige spoorverbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen-linkeroever.
- maatregelen voor een minder hinderlijke bedrijfsvoering op de spoorverbinding met de Zweedse kaai
- betere spoorontsluiting naar de oostelijke voorhaven

Voor de **waterwegontsluiting** :

- Ter verbetering van de waterwegontsluiting van de haven wordt er in het strategisch plan in eerste instantie geopteerd voor twee complementaire acties:
 - o Uitwerking van een ondersteuningsprogramma voor de estuaire vaart door de Vlaamse overheid.
 - o Optimalisatie van het bestaande kanaal Brugge – Gent voor de doorvaart van beladen klasse iV schepen (1.000 tot 1.500 ton).
- Beide voorgaande beslissingen worden geïmplementeerd in afwachting van een eventuele beslissing van de Vlaamse overheid over de aanleg van een nieuw kanaal tussen Zeebrugge en het hoofdwatwegennet.

⁴² Strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge, Streefbeeld, goedgekeurd door de stuurgroep op 19 en 26 oktober 2004.



Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 7

SumResearch
Urban Consultancy

**HINTERLANDVERBINDING
HAVEN BRUGGE-ZEEBRUGGE**

BRON : Strategisch plan voor de haven Brugge -Zeebrugge,
ontwerp streefbeeld, kernbeslissing 2

September 2003

1881 - HVD

4.4.3.2. Herinrichting N31 als primaire weg

De N31 is in het RSV geselecteerd als primaire weg type I als een verbinding van de zeehaven met het hinterland. De ombouwing tot primaire weg is nog in studie (het MER werd begin 2004 afgerond).

Naast de doorgaande verkeersfunctie is de N31 ook de drager voor een aantal stedelijke functies.

- Het heraangelegde knooppunt Blauwe Toren (N371 Blankenbergsesteenweg) ontsluit de bedrijvenzones Blauwe Toren, Herdersbrug, binnenhaven, ... en de wijk Sint-Pieters.
- Het knooppunt met de N9 Oostendsesteenweg ontsluit de site AZ Sint-Jan, de Sint-Pietersplas, de wijk Sint-Pieters en omgeving Sint-Pieterskaai.
- Via het knooppunt met de N351 Bevrijdingslaan wordt de stadsring R30 aangetakt (hoofdaansluiting), bedrijvenzone Waggelwater, de site AZ St.-Jan, de wijk Kristus-Koning.
- In de centrale zone (aantal knooppunten met N31 nog te bepalen) worden de verschillende wijken van Sint-Andries en Sint-Michiels aangesloten.
- Het knooppunt met de N397 Koning Albert I-laan ontsluit Sint-Michiels, de stationsomgeving (deels) en het Chartreusegebied (deels).
- Het knooppunt met de Chartreuseweg ontsluit een deel van Sint-Michiels en Steenbrugge.

4.4.3.3. Een groter openbaar vervoersaanbod

SPOORVERVOER EN LIGHTRAIL :

Brugge is een belangrijk regionaal knooppunt van spoorwegen, met regionale en bovenregionale verbindingen in verschillende richtingen. De omgeving van het hoofdstation bezit belangrijke potenties voor stedelijke functies.

Er wordt geopteerd voor één duidelijk hoofdstation. Maar op niveau van het stedelijk gebied kunnen een aantal andere (mogelijke) stations een rol spelen. Binnen het stedelijk gebied is er potentie voor een noord-zuid-as voor stedelijk spoorvervoer⁴³. Hiervoor wordt het concept van lightrail voorgesteld. Met lightrail wordt een snelle openbaarvervoersverbinding via het spoor bedoeld tussen stad en rand (een soort bovengrondse metro). In principe kan dit op nieuwe spooraanleg, maar ook het bestaande spoornet kan ingeschakeld worden. In het geval van Brugge kunnen door gebruik te maken van de bestaande spoorinfrastructuur verschillende stedelijke polen met elkaar verbonden worden

Dit idee kan ook doorgetrokken worden in zuidelijke richting. De lijn naar Torhout heeft momenteel nog restcapaciteit voor een frequentieverhoging. De kern van Loppem (heropening station) en de geplande dienstzone Chartreuse kan hierop aansluiten.

Naast de vanzelfsprekende halte in het hoofdstation worden als stopplaatsen voor de lightrail voorgesteld:

- Sint-Pieters : op te waarden station, aansluitend op de site van AZ St.-Jan, de wijk St.-Pieter, de St.-Pietersplas, ... Een ruimtelijke herwaardering van het station is nodig en een betere binding met de ziekenhuissite (bv. een bijkomende rechtstreekse uitgang via Ruddershove, tegenover het ziekenhuis).

⁴³ Zie afbakeningproces RSG Brugge, "Voorstel van Afbakening", september 2004.

- Een nieuw station aan de Blauwe Toren: voor de ontsluiting van de bedrijvenzones en de parkbegraafplaats. De optimale inplanting van het station zal verder ruimtelijk en verkeerstechnisch onderzocht worden.
- Station Loppem : een nieuw station dat zowel de woonkern ontsluit als het bedrijvenpark Chartreuse.
- Station Lissewege en Zeebrugge.

De kleinere stations ontsluiten een aantal regionaalstedelijke functies naar de regio toe zowel door rechtstreekse bediening als door overstap in het hoofdstation. Maar de stations die via een lightrail verbonden worden, versterken ook de interne verplaatsingsmogelijkheden binnen het stedelijk gebied. De lightrailas loopt min of meer parallel met de N31 en kan zo een alternatief bieden voor de autoverplaatsingen op deze noord-zuid-as.

BUSVERVOER :

Naast de lightrail dient voor het vervoer binnen het stedelijk gebied vooral de bus in te staan. Het **stadsnet** functioneert reeds behoorlijk. Het stadsnet is grotendeels geënt op de structurerende steenwegen in het randstedelijk gebied. Het belangrijkste probleem van het stadsnet is momenteel de doorstroming en de regelmaat. Niettemin worden nog een aantal uitbreidingen en verfijningen van het stadsnet aangebracht:

- Waggelwater - Sint-Pieters - Blauwe Toren (betere bediening bedrijvenzones en woongebied, ontsluiting nieuwe stedelijke verdichtingszones)
- Bediening Romboudswijk
- Uitbreiding bediening Hermitagewijk
- Uitbreiding bediening Ver-Assebroek
- Bediening omgeving Bloso
- Slachthuisstraat / Veemarktstraat (betere bediening bedrijvenzones en woongebied, ontsluiting nieuwe stedelijke verdichtingszones)
- Verbetering bediening gevangenis / Sint-Andries (lijn 9 / 15).

Waar het stadsnet reeds een vrij goede bediening biedt voor de aaneengesloten bebouwde zone van de stad, breidt het **voorstadsnet** het kwalitatief aanbod uit naar de verschillende omliggende woonkernen rond Brugge, om ook hier de modal split positief te beïnvloeden. Volgende lijnen zijn reeds ingevoerd of worden gepland:

- Jabbeke (reeds ingevoerd)
- Oostkamp (reeds ingevoerd)
- Zedelgem (reeds ingevoerd)
- Sijsele en Damme
- Dudzele en Kruisabele
- Zeebrugge, Lissewege, Zwankendamme.

Het voorstadsnet maakt gebruik van het concept van de structurerende steenwegen op regionaalstedelijk niveau⁴⁴, die geselecteerd worden als secundaire wegen type III (sommige busverbindingen zijn vanzelfsprekend ook mogelijk via sommige andere routes, teneinde een optimale gebiedsontsluiting te bekomen). Deze steenwegen worden gelijktijdig stedelijke assen met een concentratie van voorzieningen.

⁴⁴ Zie afbakeningproces RSG Brugge, "Voorstel van Afbakening", september 2004.

Op deze steenwegen wordt het openbaar vervoer prioritair behandeld. Dit betekent echter niet dat dit overal een vrije busbaan impliceert. Kleinere maatregelen bijvoorbeeld aan bushaltes of kruispunten kunnen evenveel effect hebben. Er worden bij de knelpunten stroken voorzien voor de bus en zoveel mogelijk voorrang geboden tegenover het autoverkeer. Gelijktijdig wordt op deze steenwegen ook grote aandacht besteed aan de fietsers en voetgangers en de verkeersleefbaarheid.

4.4.3.4. Een sturend parkeerbeleid

Er wordt verder gewerkt aan een sturend parkeerbeleid. Het parkeerbeleid streeft ernaar om de binnenstad te ontlasten van de hoge parkeerdruk, maar ook de bereikbaarheid te verbeteren door het aanbieden van alternatieven (stimuleren andere vervoerswijzen, parkeren aan de rand).

Het bewonersparkeren werd uitgebreid tot heel de binnenstad en gelijktijdig werd blauwe zone ingevoerd. Mogelijkheden tot buurtparkings ondergronds worden verder onderzocht. Op die wijze worden de langparkeerders geweerd. Voor de langparkeerders worden aan de rand van de binnenstad randparkings uitgebouwd: parking station, Magdalenastraat, Bevrijdingslaan en Coiseaukaai.

Intussen zal ook gestreefd worden naar de uitbouw van P+R voorzieningen aan de rand van het stedelijk gebied. Het natransport vanuit deze parkings naar de binnenstad gebeurt via het openbaar vervoer :

- Steenbrugge, via de Baron Ruzettelaan (secundaire weg type III) met het centrum verbonden.
- omgeving Koning-Albertlaan - N31 (locatie te onderzoeken). De parking dient vlot bereikbaar te zijn voor het verkeer komende van de N31.

Ten behoeve van het toeristisch verkeer naar de kust, wordt er ten noorden van de transportzone in Zeebrugge een toeristische randparking voorzien, met ondermeer een aansluitende verblijfszone voor mobilhomes en een doortrekkersterrein voor woonwagens. Via de opmaak van een GRUP zal de bestemming en de inrichting van dit gebied vastgelegd worden.

4.4.3.5. Een uitgebalanceerd locatiebeleid

Een algemene basisoptie voor het stedelijk mobiliteitsbeleid is het verbeteren van nabijheid. De meeste verplaatsingen op lokaal niveau vinden plaats over korte afstand. De helft van alle verplaatsingen korter dan 10 minuten vindt te voet of per fiets plaats. Om dit aandeel te vergroten is het nodig de verplaatsingsafstanden te verkorten en de voorzieningen voor deze vervoerswijzen te verbeteren. Dit kan alleen door een grotere mate van vervlechting en nabijheid van voorzieningen t.o.v. de woonomgeving.

Tevens dient in het stedelijk gebied de bereikbaarheid van activiteitenplekken via het openbaar vervoer te worden verbeterd m.n. door het vergroten van het potentieel aantal reizigers. Daartoe worden locatiecriteria geïntroduceerd voor de locatie van bedrijven, voorzieningen, distributie en toeristisch-recreatieve activiteiten.

Bij de ontwikkeling van nieuwe locaties voor woningen, bedrijven, distributie, toerisme en recreatie alsmede bij het beoordelen van functiewijzigingen, dient ernaar gestreefd te worden dat activiteiten met een potentieel hoog openbaar vervoersgebruik zich vestigen op locaties, die goed bereikbaar zijn c.q. waarvan de bereikbaarheid kan worden verbeterd voor het openbaar vervoer. Voor activiteiten met een potentieel hoog langzaam verkeersgebruik dient, behalve aan de bereikbaarheid voor openbaar vervoer, aandacht te worden besteed aan de bereikbaarheid van die locaties voor het langzaam verkeer. Activiteiten die veel goederenvervoer oproepen dienen bij voorkeur gesitueerd te worden binnen dan wel aansluitend bij de stedelijke gebieden aan hoofdtransportassen (rail, weg, water).

Naargelang een locatie bereikbaar is per collectief vervoer, langzaam verkeer en de wagen, wordt een onderverdeling gemaakt in vier locatietypes :

LOCATIETYPE A : dit zijn de gebieden in Brugge die optimaal door het openbaar vervoer ontsloten zijn (of kunnen worden). Deze locaties liggen op korte (tijds)afstand van het openbaar vervoersknooppunt op regionaal niveau:

- een straal van 1,5 km rond het station die gemakkelijk bereikbaar is per fiets,

LOCATIETYPE B : dit zijn locaties in Brugge die zowel met de auto als met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn:

- de openbaar vervoersassen op stedelijk niveau
- de knooppunten van deze openbaar vervoersassen met de Ring R30
- de voorziene halteplaatsen op de lightrail

LOCATIETYPE C : dit zijn locaties in Brugge die optimaal ontsloten zijn voor de wagen, namelijk in de nabijheid van een oprit van een autosnelweg of expressweg. Er zijn zeer lage eisen voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer en langzaam verkeer.

LOCATIETYPE D : dit zijn alle watergebonden locaties in Brugge. Deze moeten ook een goede bereikbaarheid met de weg kennen in functie van het vrachtverkeer.

Het locatiebeleid betreft niet alleen nieuw in te richten gebieden. Ook de bestaande bebouwde omgeving kan opnieuw ingericht worden. Stedelijke herinrichting, bv. opwaardering van de Brugse binnenhaven, moet gezien worden als een begeleid proces, waarbij bestaande tendenzen van verplaatsing van bedrijven waar mogelijk wordt versneld of bijgestuurd.

Tenminste twee strategieën moeten tegen elkaar worden afgewogen en kunnen eventueel in combinatie worden toegepast:

- het bereikbaarheidsprofiel van bedrijfslocaties veranderen door investeringen in infrastructurele voorzieningen c.q. het opstellen en uitvoeren van bedrijfsvervoersplannen;
- bedrijven of activiteiten verplaatsen naar of inplanten in, vanuit mobiliteitsgezichtspunt, betere locaties.

Activiteiten die zich op een plaats willen vestigen, die in principe meer geschikt is voor andere activiteiten, zullen tegengegaan worden. Dit locatiebeleid zal door het opstellen van mobiliteitseffectenrapporten (MobER) het ruimtelijke beleid ondersteunen.



0 1 2 Km

- Hoofdweg
- Primaire weg I
- Primaire weg II
- Secundaire weg I en II
- Secundaire weg III
- Lokale weg I (intergemeentelijke verbinding)
- Lokale weg II a (intergemeentelijke verbinding)
- Lokale weg II b (bediening bedrijventerrein)
- ■ Bijkomende ontsluiting intern havenverkeer (N2)

- Tramlijn
- Spoorlijn
- Lightrail met stations
- Ⓟ Park en ride
- Ⓟ Randparking
- A-locatie
- B-locaties (straal 400 m)
- Te onderzoeken verbinding tussen knooppunt AX-Rondestroet en N300 Heffaan
- Aanpassing Voordijkstraat: verbreding zuidelijk deel en infrastructurele stop t.h.v. Bombardier

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 8 (in samenhang te lezen met kaart 7)

SumResearch

**GEWENSTE VERKEERSKUNDIGE
STRUCTUUR**

Maart 2006

1881 - HVD

4.5. GEWENSTE NATUURLIJKE STRUCTUUR

4.5.1. RUIMTELIJKE PRINCIPES

Volgende algemene ruimtelijke ontwikkelingsopties worden geformuleerd :

- Het fysische systeem fungeert steeds als onderlegger van de openruimtestructuur;
- Maximaal vrijwaren van grote gebieden met natuurwaarde en het verbinden en bufferen van deze gebieden zodat ook naast de huisvesting van planten- en diersoorten ook fysieke mogelijkheden geboden worden voor het verspreiden van deze soorten;
- Natuurlijke elementen mede als basis voor recreatie;
- Ruimtelijke ondersteuning van integraal waterbeheer.

4.5.2. BELEIDSCATEGORIEËN⁴⁵

De natuurlijke structuur van Brugge bestaat uit een aantal groengebieden waar de natuurfunctie in verschillende gradaties aanwezig is. Om de interne samenhang van de deelgebieden te versterken en garanties te bieden voor het functioneren van de natuurfunctie is het dan ook belangrijk te komen tot een afbakening van de natuurlijke structuur. De ruimtelijke beleidselementen hebben betrekking op de inrichting van het landschap, het beheer van het landschap, het beheer van de waterhuishouding en de soortbescherming (fauna en flora), waarbij de verschillende ruimtelijke deelgebieden vragen om het voeren van een gedifferentieerd ruimtelijk beleid. Hiervoor baseren we ons op de terminologie van het decreet van 21/10/1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, geïntegreerd in het RSV. Voor Brugge komen we tot volgende gebiedsgerichte beleidscategorieën. Dit zijn gemeentelijke voorstellen naar de hogere overheid toe. Het afbakenen van de GEN's, de GENO's en de natuurverwevingsgebieden is een taak van de gewestelijke overheid. Het afbakenen van de natuurverbindingsgebieden is een taak van de provinciale overheid.

Het **VEN OF VLAAMS ECOLOGISCH NETWERK**, met de grote eenheden natuur (GEN) en de grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO). Dit zijn aaneengesloten gebieden waar de natuurfunctie bovengeschied is aan de andere functies. Het beleid moet gericht zijn op het herstel en de ontwikkeling van gebiedsgebonden ecotopen.

Een aantal gebieden zijn reeds opgenomen in de eerste fase van het VEN :

- "Fonteintjes en Oudemaarspolder" (P1) (slechts een gedeelte van de Oudemaarspolder is opgenomen)
- "Overgang polders-zandstreek" (P2) (dit zijn de zogenaamde Meetkerkse Moeren)
- "Vloetenveld, Sint-Andriesveld, Tillegem" (hiertoe behoort het Duivelsnest (P3), de rest van het gebied wordt opgenomen in het zuidwestelijk bosgebied van Beisbroek-Tudor-Zevenkerke)
- "Baai van Heist, Sashul, Vuutorenweide, kleiputten" (P4)
- "Polders Boudewijnkanaal" (dit is slechts een gedeelte van het weidegebied tussen Lissewege en Ter Doest (P5))

⁴⁵ Zie kaart 9: gewenste natuurlijke en agrarische structuur.

- "Schobbejakshoogte" (wordt opgenomen in het zuidoostelijk bosgebied van Ryckevelde-Male, zie verder)
- "Assebroekse Meersen tot Bergbeekvallei" (dit komt overeen met het gebied De Bergskens (P6))
- "Assebroekse Meersen" (P7) (opgenomen in een gewestelijk RUP)

Bijkomend stelt de stad Brugge voor om de volgende gebieden op te nemen in de tweede fase van het VEN (suggestie naar de hogere overheden toe) :

- Aanvullend gedeelte van de Oudemaarspolder (P1)
- Aanvullend gedeelte van het weidegebied tussen Lissewege en Ter Doest langs Boudewijnkanaal (P5)

Al deze gebieden verdienen de prioritaire aandacht. Grote delen van deze gebieden zijn reeds in het gewestplan ingekleurd als natuurgebied, betreffen een natuureservaat, of vallen onder de EG vogel- of habitatrichtlijnen. Dit wordt ook door het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan bevestigd maar van een passief natuurbeschermingsbeleid wil het beleid thans overgaan naar een actief natuurbeheerbeleid.

Er dient evenwel op gewezen dat de impact van een VEN-gebied verder reikt dan de eigenlijke afbakening, wat zijn impact kan hebben ten aanzien van activiteiten in de nabije omgeving⁴⁶. Conflictsituaties met de omliggende havenactiviteiten dienen vermeden te worden.

Het **IVON OF INTEGRAAL VERWEVINGS- EN ONDERSTEUNEND NETWERK**, met :

- de NATUURVERWEVINGSGBIEDEN: de functies landbouw en natuur zijn nevengeschiedt en andere functies ondergeschikt. Er wordt ook in de toekomst voor een verweving gekozen, wat betekent dat elke functie behouden kan worden zonder de andere functies te verdringen of door andere functies verdrongen te worden. Het beleid is gericht op de ruimtelijke ondersteuning van de verweving tussen de verschillende functies van de open ruimte. Voor Brugge gaat het voornamelijk om de weidevogelkernen in de poldergraslanden van Dudzele-Koolkerke, Speie, de Gemene Weiden, Doolhof en de Wulgenbroeken.

In deze gebieden is op dit ogenblik de landbouw de hoofdactiviteit. Er heerst hierbij een hardnekkig misverstand dat door de afbakening als natuurverwevingsgebied alle landbouwactiviteit uitgesloten wordt. Integendeel, dankzij de landbouw zijn deze gebieden ontstaan en hebben zij hun uitzonderlijke natuurwaarde gekregen. Zonder agrarisch gebruik gaan deze gebieden verloren, maar doorgedreven intensivering is te vermijden om de specifieke natuur- en landschapswaarden van deze gebieden duurzaam in stand te houden.

Daarom vragen deze gebieden een aangepast landbouwbeheer en kunnen er zich geen nieuwe agrarische bedrijven meer vestigen. Dergelijk aangepast landbouwbeheer betekent een kleinere opbrengst in vergelijking met gronden met een identieke bodemgesteldheid, en bijgevolg inkomensverlies. Het is billijk dat de overheid dit inkomensverlies op zich neemt, d.m.v. beheersovereenkomsten of kavelruil, en een aangepast beheer via gebiedsgerichte stimuli zou aanmoedigen. Voor terreinen met een hoge actuele of potentiële natuurwaarde, en voor zover de agrarische structuur daarbij niet aangetast wordt, kan de overheid overgaan tot verwerving, gevolgd door beheersgebruik⁴⁷.

⁴⁶ Zo stelt artikel 26 bis van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu dd. 21 oktober 1997 dat de overheid geen toestemming of vergunning mag verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken.

⁴⁷ Zie artikel 36 en 44 van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu dd. 21 oktober 1997.

- de natuurverbindingsgebieden en bovenlokale ecologische infrastructuur: leefgebieden van planten en dieren liggen soms als eilandjes ingeklemd tussen bebouwing, infrastructuur en landelijk gebied. Door deze 'eilandjes' te verbinden, ontstaat een netwerk van natuurgebieden (ecologische verbindingzones).

De provincie heeft in haar provinciaal structuurplan de volgende selectie aangeduid als NATUURVERBINDINGSGBIEDEN :

- Kerkebeek (18)
- Zuidervaartje (57)
- gebied ten oosten van Leopoldkanaal: strand Oostdam, Vuurtorenweide, polders langs Leopoldkanaal (K)
- gebied ten noorden van Brugge: Kasteel Ten Berge, Blauwe Toren, Zeveneke, Sint-Pietersplas, poldergebied Ter Doest (H)
- gebied tussen Varsenare en Sint-Andries (J)
- groene gordel en kastelen rond Brugge (V)

Als BOVENLOKALE ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR :

- Natte ecologische infrastructuur: kanaal Oostende-Brugge (n30), kanaal Brugge-Sluis (n31), kanaal Gent-Brugge (n18), Leopoldkanaal (n15), Lissewegevaart (n13)
- Droge ecologische infrastructuur: dijk Brugge-Blankenberge (d4), verlaten spoorwegbedding Steenbrugge-Maldegem (d3)

De stad Brugge kan zich grotendeels akkoord verklaren met deze verbindingen, maar merkt op dat het 'gebied ten noorden van Brugge' een zeer verscheiden en uiteengelegd gebied is van natuurlijke stapstenen van verschillend belang. Het omvat een natuurgebied op Vlaams niveau (het poldergebied Ter Doest, opgenomen in het VEN), anderzijds zijn het Kasteel Ten Berge, de parkbegraafplaats Blauwe Toren, en het polderbos Zeveneke tevens te beschouwen als lokale natuurelementen.

De BOSSTRUCTUUR :

Binnen de natuurlijke structuur bestaan overlappend met de bovenstaande indeling nog de beleidscategorieën 'bosgebied' en 'bosuitbreidingsgebied' die samen de bosstructuur vormen.

- Bosgebied: is gericht op het behoud en het versterken van de multifunctionaliteit van het bos.
- Bosuitbreidingsgebieden: is gericht op de uitbreiding van het bosareaal.

Als regionaalstedelijk gebied Brugge beschikt de stad vooral in het zuiden over relatief veel bosoppervlakte. Naast de stad zijn ook de provincie en het Vlaams Gewest actief bezig met bosuitbreiding. Al deze initiatieven moeten aan elkaar gekoppeld worden tot de realisatie van twee grote randstedelijke bosgebieden in het zuidwesten (Beisbroek-Tudor-Zevenkerke) en in het zuidoosten (Ryckevelde – Male) van Brugge.

De aanleg van een schermbos (onder de vorm van een geboortebos) tussen het gemengd regionaal bedrijventerrein Blauwe Toren en de woonwijk Sint-Pieters – Duivekeete is reeds begonnen en kan verder ondersteund worden door het gebied te bestemmen als groengebied i.p.v. agrarisch gebied. Tenslotte is er nog de verdere uitbouw van het zeebos.

De **LOKALE NATUURELEMENTEN** :

Dit zijn de natuur- en bosgebieden die niet tot het VEN of IVON behoren, de kleine landschapselementen, evenals de natuurgebieden en -elementen in de bebouwde omgeving, die als lokale natuurelementen kunnen worden omschreven. De stad Brugge en/of de hogere overheid neemt hier initiatief om de natuurlijke inrichting van deze gebieden te verbeteren.

Omwille van de ruime selectie door het Vlaams gewest en de provincie, is de selectie van de lokale elementen beperkt tot de volgende gebieden:

- Kom van de Gemene Weidebeek en Paalbos L1
- ~~— Fort van Beieren L2 *~~
- ~~— Parkbegraafplaats Blauwe Toren L3 *~~
- ~~— Polderbos Duivekeete (Zeveneke) L4 (de stad heeft dit gebied aangekocht als wijkbos) *~~
- ~~— Kasteeldomein ten Berge L5 *~~
- ~~— Sint Pietersplas L6 *~~
- Kerkebeekvallei ten oosten van de N31 L7
- Lappersfortbos L8 (als suggestie aan het Vlaams gewest stelt de stad voor om de aanpalende ambachtelijke zone 'Vaartdijkstraat Zuid' via een gewestelijk RUP te herbestemmen als parkgebied)
- Galgenberg L9
- Vestingen en stadsgrachten rond de binnenstad L10
- Verder kunnen alle poldervaarten die geen deel uitmaken van de reeds vermelde gebieden als lokale ecologische infrastructuur beschouwd worden. Zij krijgen een aangepast harmonisch beheer mede in functie van hun natuurlijke en recreatieve rol.

Zoals reeds vermeld maken de lokale natuurelementen L3, L4, L5 en L6 in principe deel uit van het natuurverbindingsgebied ten noorden van Brugge, zoals geselecteerd in het PRS West-Vlaanderen. De stad beschouwt deze elementen tevens als elementen van lokaal belang.

4.5.3. DE GROENE BUITENGORDEL

De stedelijke agglomeratie van Brugge wordt omgeven door een gordel van groene gebieden, die tevens een afscherming vormen met de voorstedelijke kernen Varsenare, Loppem, Oostkamp en Sijsele. Deze groene gordel betreft geen massieve groenstructuur; maar is opgebouwd uit een afwisseling van groengebieden enerzijds en agrarische gebieden waar de landbouw garant staat voor het beschermen van de open ruimte anderzijds.

De groene gordel bestaat enerzijds uit het grote meersengebied van Assebroek en de stadsrandbossen Beisbroek-Tudor-Tillegem en Ryckvelde-Maleveld, en anderzijds soms smalle corridors tussen deze grote groengebieden. Sommige hiervan liggen gedeeltelijk op het grondgebied van buurgemeenten. De volgende gebieden op het grondgebied van Brugge behoren daartoe⁴⁸ :

- Parkzone Messem-Forrest

⁴⁸ Delen van de groene buitengordel worden potentieel opgenomen in het VEN. In dat geval moeten gemeentelijke initiatieven in overleg gebeuren met de bevoegde instanties van het Vlaams gewest.

* ~~xxxxxx~~: uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

- Chartreuse-west en -oost (met uitsluiting van de hoogwaardige dienstzone)
- Wulgenbroeken
- Gebied ten noorden van het Maleveld (delen kunnen worden opgenomen in het oostelijk stadsrandbos, mits openhouden van het eigenlijke Maleveld).

Deze gebieden worden maximaal gevrijwaard van bijkomende bebouwing en zorgen voor een zachte recreatieve verbinding tussen de grote groengebieden. Een belangrijk aspect van de groene buitengordel is dan ook de toegankelijkheid ervan.

4.5.4. RUIMTELIJKE ONDERSTEUNING VAN INTEGRAAL WATERBEHEER

Specifiek wordt ten aanzien van de verschillende sectoren maximale aandacht gevraagd voor een gericht integraal waterbeleid. Dit aspect gaat uiteraard verder dan de open ruimte en overstijgt de verschillende deelstructuren. Algemene waterbeheersing betekent ondermeer :

- Het nastreven van maximale infiltratie van hemelwater, door het vermijden van grootschalige monoliete verhardingen bij alle vergunningen (zowel voor woningen, als voor bedrijven, parkings, verkeers- en recreatieve infrastructuur, ...);
- Het vrijwaren van de beekvalleien en risicozones voor overstroming van bebouwing;
- Het aanpassen van het bestaande beken- en grachtensysteem (herstel natuurlijke loop en bedding,...);
- Het voorzien van overstromingsbekkens (cfr. wachtbekken Kerkebeek);
- Het voorzien van plaatselijke en kleinschalige waterzuivering;
- Opvolgen van de resultaten van de DuLo (= duurzaam lokaal) waterplannen (momenteel in opmaak voor de "Damse Polders" en het deelbekken van de "Kerkebeek - Sint-Trudoledeken").

4.6. GEWENSTE AGRARISCHE STRUCTUUR

4.6.1. RUIMTELIJKE PRINCIPES

Om het beperkte openruimtegebied in Brugge te vrijwaren voor de verdere uitdeining en inpalming van structuurbepalende functies (bebouwing en infrastructuren) worden de volgende algemene ruimtelijke ontwikkelingsopties geformuleerd:

- De grondgebonden landbouw is de economische drager van de open ruimte, en is dan ook als zodanig te ondersteunen en versterken. Evenwel met zorg en ruimte voor de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden.
- Het scheppen van ruimtelijke randvoorwaarden voor een langetermijnperspectief in functie van de lokale situatie per deelgebied.
- Het voorzien in voldoende omvangrijke aaneengesloten arealen voor de grondgebonden land- en tuinbouw.
- Een optimale afstemming van de land- en tuinbouwfuncties met de andere functies in de open ruimte.
- Het behoud en de verdere ontwikkeling van de agrarische activiteit in de gehele agrarische structuur is mogelijk binnen de gestelde normeringen qua agrarische bebouwingsmogelijkheden. Een uitdovend beleid wordt enkel gevoerd in het havengebied.
- Uitbreidingen moeten compact en volgens de eisen van functionaliteit geconcentreerd worden.
- Landschappelijke integratie is overal te stimuleren.

4.6.2. GEBIEDSGERICHTE BELEIDSCATEGORIEËN

In het RSV wordt aangegeven dat een differentiatie naar agrarische bebouwingsmogelijkheden mogelijk is. Het is de taak van het Vlaams gewest om de agrarische structuur af te bakenen, en eventueel gewestelijke RUP's op te maken voor de differentiatie van het agrarisch gebied i.f.v. agrarische bebouwingsmogelijkheden⁴⁹.

In afwachting hiervan is een visie op de differentiatie van het agrarisch gebied uitgewerkt op gemeentelijk niveau (zie tabel 4), vertrekkend vanuit het ruimtelijk concept voor Brugge (zie hoofdstuk 3). De differentiatie in verschillende landbouwgebieden is gebaseerd op de bestaande ruimtelijke structuur van het agrarisch gebied, de aard van de agrarische bedrijvigheid en het landschappelijk, fysisch en ecologisch kader. De differentiatie en de daaraan gekoppelde bebouwingsmogelijkheden moeten in eerste instantie beschouwd worden als een suggestie naar het Vlaams gewest.

⁴⁹ Zie informatief deel, paragraaf 6.2.5.

GEBIED		OMSCHRIJVING	TOEPASSING
Autonom landbouwgebied	A	agrarisches gebied waar land- en tuinbouw zich nog relatief Autonom kan ontwikkelen, vanuit de interne dynamieken in de landbouwsector	het homogeen agrarisch gebied van de kreekrugpolder ten westen van de N31 met overwegend grondgebonden landbouw
Stedelijk landbouwgebied	S	gebied waar het voortbestaan en de ontwikkeling van de landbouw beïnvloed wordt vanuit Stedelijke functies (zie afbakening regionaalstedelijk gebied) S1: in functie van de glastuinbouw S2: in functie van de reserve als regionaal bedrijventerrein	gebied tussen Zandstraat, Pastoriestraat, spoorweg en Grote Moerstraat (Sint-Andries) gebied tussen N31 en Blankenbergsesteenweg
grondgebonden landbouwgebied in waardevol landschap	M	gebied waar het voortbestaan en de ontwikkeling van de landbouw in hoge mate rekening moet houden met landschappelijk beeldbepalende (Morfologische) randvoorwaarden	Polders van Dudzele en Koolkerke, Gebied tussen spoorweg en Oostendse Vaart, zuidelijk deel Damse Vaart, Schaapsklauw-Kraaienest
grondgebonden landbouwgebied met hoog ecologisch belang	E	gebied waar het voortbestaan en de ontwikkeling van de landbouw in hoge mate rekening moet houden met landschappelijke en Ecologisch gerichte beperkingen	Doolhof Assebroek, Gemene weiden Assebroek, Speie (Sint-Pieters), de weidevogelkernen in de polders van Dudzele-Koolkerke, Wulgenbroeken (grens met Oostkamp)

TABEL 4 : GEBIEDSGERICHTE BELEIDSCATEGORIEËN VOOR DE LANDBOUW

De grondgebonden landbouwgebieden met hoog ecologisch belang of de zogenaamde E-gebieden komen overeen met de natuurverwevingsgebieden van de natuurlijke structuur (zie paragraaf 4.5.2).

GRONDGEBONDEN LANDBOUWGEBIEDEN VAN HOOG ECOLOGISCH BELANG (E-GEBIEDEN)⁵⁰

Visie-elementen:

Dit zijn de gebieden die hun onbebouwd karakter moeten behouden omwille van in stand te houden of te ontwikkelen ecologische kwaliteiten. Grondgebonden landbouw kan hierin een belangrijke rol spelen (o.a. melkveebedrijven). Deze gebieden zullen in veel gevallen multifunctioneel zijn, met als voornaamste mogelijke functies landbouw, natuur en bos. Vooral vanuit de functie natuur worden hoge eisen gesteld aan de kwaliteit van het milieu (bodem, water, lucht).

Waar de natuurfunctie domineert zijn de gebruiksmogelijkheden van deze landschappen voor landbouw doorgaans beperkt tot (zeer) extensieve vormen als gevolg van beperkingen m.b.t. bemesting, veebezetting, waterpeilen in sloten, biocidengebruik.

In de gebieden waar de functies landbouw en natuur nevenschikt zijn, is het aangewezen dat bedrijven, waarvan een groot deel van de productiegronden in dergelijke gebieden zijn gelegen, een aanvullend inkomen betrekken uit nevenactiviteiten binnen of buiten het bedrijf ofwel het landbouwbedrijf in nevenberoep voeren. Ingeval van verweving van landbouw en natuur op het bedrijfsniveau, wordt bovendien geopteerd voor een of ander systeem van vergoedingen: gaande van compensatie van inkomensverlies tot het stimuleren van actief natuur- en landschapsbeheer.

⁵⁰ Deze gebieden stemmen overeen met de natuurverwevingsgebieden van de natuurlijke structuur.

Beleidselementen i.f.v. de agrarische bebouwingsmogelijkheden:

Voor de grondgebonden landbouwgebieden met ecologisch belang gelden volgende normeringen qua agrarische bebouwingsmogelijkheden:

FUNCTIE		GRONDGEBONDEN LANDBOUWGEBIEDEN MET ECOLOGISCH BELANG
AGRARISCHE BEDRIJVEN	BESTAANDE INPLANTINGEN	uitbreiding is slechts toegelaten op voorwaarde dat de specifieke natuur- en landschapswaarden van deze gebieden duurzaam in stand gehouden worden
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn niet toegestaan
LOKALE AAN DE LANDBOUW TOELEVERENDE OF VERWERKENDE BEDRIJVEN ⁵¹	BESTAANDE INPLANTINGEN	uitbreiding is niet mogelijk, ook omschakeling naar niet-agrarische bedrijvigheid wordt niet gedoogd
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn niet toegestaan, zelfs niet op bestaande agrarische inplantingen
AGRARISCHE VERWANTE BEDRIJVEN ⁵²	BESTAANDE INPLANTINGEN	verdere ontwikkeling is niet mogelijk, ook omschakeling naar een niet-grondgebonden agrarische bedrijvigheid wordt niet gedoogd
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn niet toegestaan
RECREATIE EN TOERISME		constructiegebonden recreatie ⁵³ is niet toegelaten, behalve i.f.v. recreatief medegebruik
		hoevetoerisme ⁵⁴ is mogelijk (onder strikte voorwaarden)

GRONDGEBONDEN LANDBOUWGEBIEDEN IN WAARDEVOL LANDSCHAP (M-GEBIEDEN)**Visie-elementen:**

Dit zijn min of meer goed gestructureerde gebieden met een belangrijke landbouwfunctie. Deze gebieden hebben een belangrijke economisch-functionele kwaliteit voor de landbouw, naast een uitgesproken landschappelijke waarde. Het ruimtelijk beleid is er gericht op het behoud van het grondgebonden agrarisch karakter en de aanwezige landschapswaarden. Hierbij zijn zowel intensieve als meer extensieve productievormen mogelijk, en blijft er voldoende flexibiliteit voor (onvoorziene) veranderingen in het agrarisch bodemgebruik. De gemiddelde lage bebouwingsgraad mag in de toekomst niet toenemen. Functies, activiteiten en externe invloeden die de grondgebonden landbouw ernstig kunnen belemmeren, moeten geweerd worden (bv. woonuitbreiding, inplanting van glastuinbouw). Wel zal de landbouw moeten rekening houden met bepaalde elementen die van belang zijn i.f.v. landschapsopbouw (behoud en herstel van de karakteristieke landschapselementen zoals historisch permanente graslanden, bomenrijen, poelen, ...). Hiertoe wordt de mogelijkheid voorzien tot het afsluiten van beheersovereenkomsten voor landschaps- en/of natuurbeheer. Bovendien is ook een landschappelijke inkadering van de agrarische bedrijven aangewezen.

In het M-poldergebied van Dudzele-Koolkerke liggen historisch permanente graslanden met specifieke ecologische waarden, met name voor weidevogels. Deze kernen zijn te beschouwen als E-gebied.

⁵¹ Een lokaal aan de landbouw toeleverend of verwerkend bedrijf is een bedrijf met een ruimtelijk-functionele relatie met de land- en tuinbouw. Het bedrijf werkt bovendien op lokaal niveau, m.a.w. heeft een activiteit met beperkte impact op de omgeving (bv. loonwerker, poot- en zaaigoed, kleinschalige kaasmakerij, herstel landbouwmachines, e.d.).

⁵² Onder agrarisch verwante bedrijven worden toeristisch-recreatieve bedrijven verstaan die gebruik maken van agrarische producten (vb. manege, kinderboerderij).

⁵³ Vormen van recreatie waarvoor specifieke infrastructuur of gebouwen noodzakelijk zijn.

⁵⁴ Hoevetoerisme is de vorm van toerisme die geïntegreerd is in een actief agrarisch bedrijf. De strikte voorwaarden hebben betrekking op het aantal kamers dat beperkt moet blijven.

Beleidselementen i.f.v. de agrarische bebouwingsmogelijkheden:

Voor de grondgebonden landbouwgebieden in waardevol landschap gelden volgende normeringen qua agrarische bebouwingsmogelijkheden:

FUNCTIE		GRONDGEBONDEN LANDBOUWGEBIEDEN IN WAARDEVOL LANDSCHAP
AGRARISCHE BEDRIJVEN	BESTAANDE	verdere ontwikkeling en uitbreiding is mogelijk mits integratie in het landschap, omschakeling naar grondloos agrarisch bedrijf (incl. glastuinbouw) is niet toegelaten
	INPLANTINGEN	
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn niet toegestaan, behalve in uitzonderlijke gevallen (bij gedwongen verplaatsingen) kunnen nieuwe grondgebonden inplantingen worden toegestaan
LOKALE AAN DE LANDBOUW TOELEVERENDE OF VERWERKENDE BEDRIJVEN	BESTAANDE	verdere ontwikkeling is mogelijk (mits integratie in het landschap), maar omschakeling naar een niet-agrarische of niet aan de landbouw toeleverende of verwerkende bedrijvigheid wordt niet gedoogd
	INPLANTINGEN	
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn enkel toegelaten op bestaande agrarische inplantingen
VERWANTE AGRARISCHE BEDRIJVEN	BESTAANDE	verdere ontwikkeling is niet mogelijk
	INPLANTINGEN	
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn niet toegestaan
RECREATIE EN TOERISME		constructiegebonden recreatie is niet toegelaten, behalve i.f.v. recreatief medegebruik hoevetoerisme is mogelijk (onder strikte voorwaarden)
HERBESTEMMINGS- MOGELIJKHEDEN LEEGSTAANDE HOEVES ⁵⁵		naar wonen mits inpassing van de tuin in het landschap (de tuin is naar inrichting en ruimte in te passen in overeenstemming met het gebied waarin het is gelegen) naar lokale aan de landbouw toeleverende of verwerkende bedrijven en opslagruimte voor zover het bereikbaarheidsprofiel van de activiteit aanvaardbaar wordt geacht naar laagdynamische en geen zware mobiliteitsgenererende vormen van recreatie en horeca kan enkel in de markante hoevegebouwen⁵⁶, binnen het bestaand volume en mits inpassing in het landschap *

AUTONOME LANDBOUWGEBIEDEN (A-GEBIEDEN)**Visie-elementen:**

Dit zijn multifunctionele agrarische productiegebieden waar zowel grondgebonden (vnl. intensieve vormen) als grondloze agrarische activiteiten voorkomen, naast niet agrarische functies: vnl. wonen, werken, infrastructuur. De multifunctionaliteit van deze gebieden brengt mee dat de ruimte zo efficiënt mogelijk moet worden benut en dat er vanuit de diverse functies eisen worden gesteld aan de kwaliteit van het milieu. Naast het behoud en de ontwikkeling van landbouw waarbij ondermeer voldoende flexibiliteit wordt gewaarborgd voor bodemgebruik door (intensieve) grondgebonden teelten, zal veel aandacht dienen te gaan naar het in evenwicht houden of brengen van de agrarische en niet agrarische

⁵⁵ Gezien de provincie momenteel werkt aan een beleidskader voor leegstaande hoes, moeten de volgende voorstellen als een suggestie aan de provincie gezien worden. De voorstellen kunnen enkel toegepast worden indien ze passen binnen betreffende beleidskader.

⁵⁶ Hoevegebouwen worden als markant beschouwd, indien zij opgenomen zijn in de inventaris van het bouwkundig erfgoed van Brugge, waarvan de opmaak door het Vlaams gewest afdeling Monumenten en Landschappen bezig is.

* ~~xxxxxx~~: het toelaten van horeca in markante hoevegebouwen is uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

activiteiten. De open ruimte in het gehele A-gebied is prioritair voor landbouw bestemd. Functies, activiteiten en externe invloeden die de landbouw ernstig kunnen belemmeren, worden er geweerd. Uitzondering wordt gemaakt voor bepaalde elementen die van belang zijn om natuurverbindingen te realiseren in functie van de natuurlijke structuur, en voor de landschappelijke inkadering van bedrijfsgebouwen.

Op het grondgebied van Brugge kan slechts één gebied in deze categorie worden ondergebracht, nl. de kreekrugpolder ten westen van de N31 Expressweg/Zeelaan (akkerbouw en grondgebonden veeteelt). Omschakeling naar glastuinbouw is niet toegelaten.

Beleids-elementen i.f.v. de agrarische bebouwingsmogelijkheden:

Voor de autonome landbouwgebieden gelden de volgende normeringen qua agrarische bebouwingsmogelijkheden:

FUNCTIE		AUTONOOM LANDBOUWGEBIED
AGRARISCHE BEDRIJVEN	BESTAANDE INPLANTINGEN	Verdere ontwikkeling en uitbreiding is mogelijk voor zover de activiteit verenigbaar is met de landbouwstructuur in het gebied. Omschakeling naar glastuinbouw is niet toegelaten.
	NIEUWE INPLANTINGEN	enkel nieuwe grondgebonden agrarische bedrijven zijn toegelaten
LOKALE AAN DE LANDBOUW TOELEVERENDE OF VERWERKENDE BEDRIJVEN	BESTAANDE INPLANTINGEN	verdere ontwikkeling is mogelijk, maar omschakeling naar een niet-agrarische of niet aan de landbouw toeleverende of verwerkende bedrijvigheid wordt niet gedoogd
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn enkel toegelaten op bestaande agrarische inplantingen
VERWANTE AGRARISCHE BEDRIJVEN	BESTAANDE INPLANTINGEN	verdere ontwikkeling is niet mogelijk
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn niet toegestaan
RECREATIE EN TOERISME		constructiegebonden recreatie is niet toegelaten hoevetoerisme is mogelijk (onder strikte voorwaarden)
HERBESTEMMINGS- MOGELIJKHEDEN LEEGSTAANDE HOEVES		naar wonen mits inpassing van de tuin in het landschap (de tuin is naar inrichting en ruimte in te passen in overeenstemming met het gebied waarin het is gelegen) naar lokale aan de landbouw toeleverende of verwerkende bedrijven en opslagruimte voor zover het bereikbaarheidsprofiel van de activiteit aanvaardbaar wordt geacht naar laagdynamische en geen zware mobiliteitsgenererende vormen van recreatie en horeca kan enkel in de markante hoevegebouwen, binnen het bestaand volume en mits inpassing in het landschap *

STEDELIJKE LANDBOUWGEBIEDEN (S-GEBIEDEN)

Visie-elementen:

Er kunnen twee types van stedelijke landbouwgebieden onderscheiden worden:

- S1 : het stedelijk landbouwgebied te Sint-Andries (in de zone tussen de Zandstraat, Pastoriestraat, spoorweg en Grote Moerstraat). Dit is een agrarisch productiegebied waar zowel grondgebonden (voornamelijk intensieve vormen) als grondloze agrarische activiteiten voorkomen, die hier ingebed liggen in het verstedelijkt weefsel en toegespitst zijn op tuinbouw en plantenkwekerij met daaraan verbonden handel. Deze vormen van 'stadslandbouw' worden er verder ondersteund. Bestaande

* ~~xxxxxx~~: het toelaten van horeca in markante hoevegebouwen is uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

glastuinbouwbedrijven kunnen er verder uitbreiden. Nieuwe inplantingen van glastuinbouwbedrijven zijn echter niet mogelijk.

- S2 : het stedelijk landbouwgebied ten westen van de Blankenbergsesteenweg. Dit gebied zal op lange termijn wellicht een functie vervullen voor nieuwe stedelijke activiteiten (bv. bedrijvigheid). Het komt er nu op aan om dit gebied te vrijwaren van bebouwing die dergelijke ontwikkeling kan hypothekeren. Het gebied wordt gevrijwaard van nieuwe agrarische inplantingen, door enkel ontwikkeling toe te laten aan de bestaande agrarische bedrijfszetels.

Beleidselementen i.f.v. de agrarische bebouwingsmogelijkheden:

Voor de stedelijk landbouwgebieden gelden de volgende normeringen qua agrarische bebouwingsmogelijkheden:

FUNCTIE		STEDELIJK LANDBOUWGEBIED
AGRARISCHE BEDRIJVEN	BESTAANDE	verdere ontwikkeling en uitbreiding is mogelijk, omschakeling naar grondloos
	INPLANTINGEN	agrarisch bedrijf (inclusief glastuinbouw) is niet toegelaten
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn niet toegestaan
LOKALE AAN DE LANDBOUW TOELEVERENDE OF VERWERKENDE BEDRIJVEN	BESTAANDE	verdere ontwikkeling is mogelijk, maar omschakeling naar een niet-agrarische
	INPLANTINGEN	of niet aan de landbouw toeleverende of verwerkende bedrijvigheid wordt niet gedoogd
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn enkel toegelaten op bestaande agrarische inplantingen
VERWANTE AGRARISCHE BEDRIJVEN	BESTAANDE	verdere ontwikkeling is mogelijk, wanneer de activiteit verenigbaar is met de
	INPLANTINGEN	landbouwstructuur en de andere functies binnen het gebied
	NIEUWE INPLANTINGEN	zijn enkel toegestaan op bestaande agrarische inplantingen
RECREATIE EN TOERISME		constructiegebonden recreatie is niet toegelaten
		hoevetoeisme is mogelijk (onder strikte voorwaarden)
HERBESTEMMINGS- MOGELIJKHEDEN LEEGSTAANDE HOEVES		enkel naar wonen mits inpassing van de tuin in het landschap (de tuin is naar inrichting en ruimte in te passen in overeenstemming met het gebied waarin het is gelegen)

4.6.3. EEN BELEID VOOR DE ZONEVREEMDE LANDBOUWBEDRIJVEN

In sommige gevallen zijn bestaande landbouwbedrijven juridisch zonevreed⁵⁷ (vb. wanneer zij gelegen zijn in parkgebied, natuurgebied of industriegebied). In totaal zijn er Brugge een 25-tal zonevreedde landbouwbedrijven waarvan de meeste gesitueerd zijn in parkgebied.

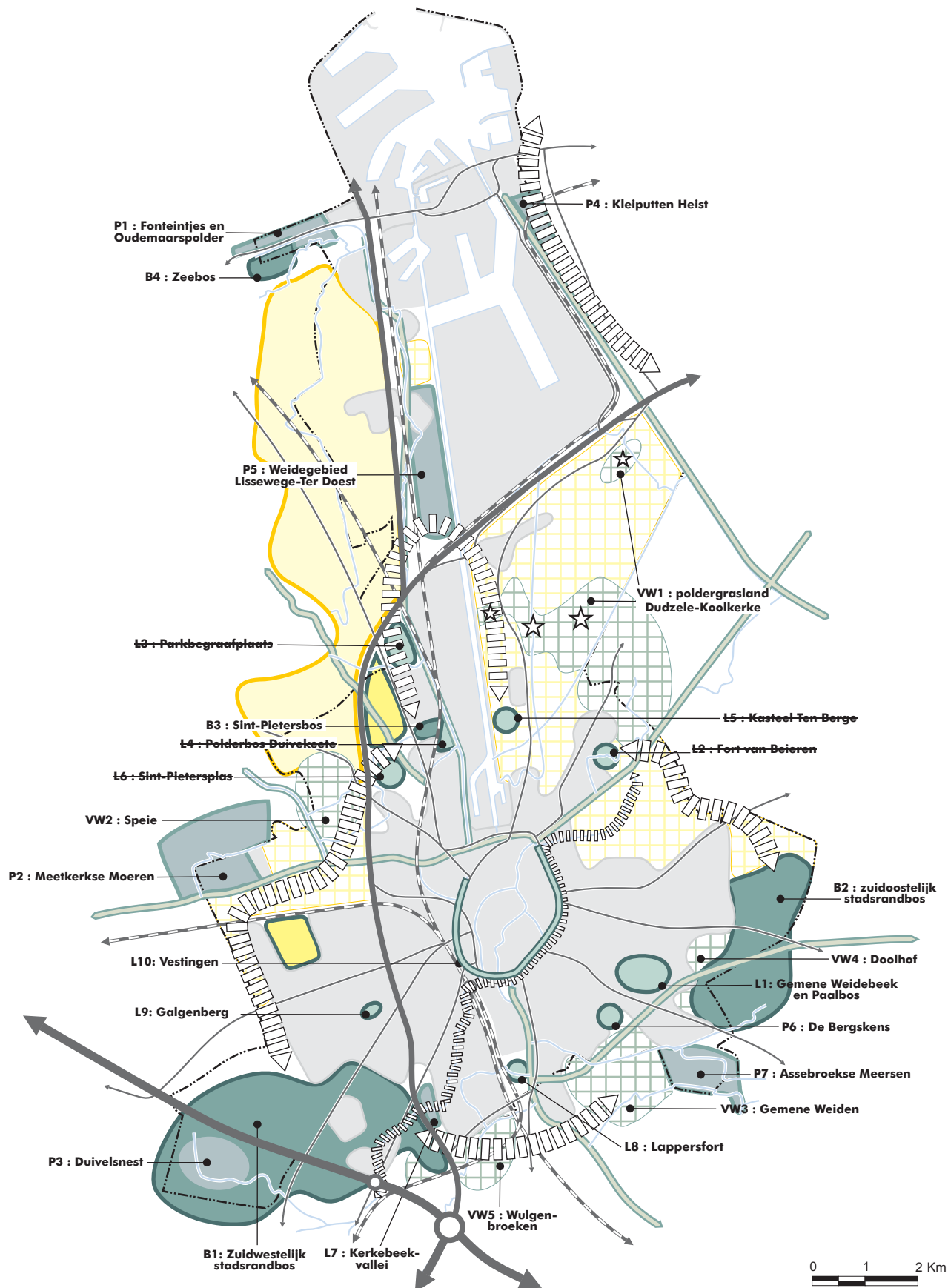
De volgende ontwikkelingsperspectieven kunnen geformuleerd worden:

- Zonevreedde landbouwbedrijven in de omgeving van Beisbroek-Tudor kunnen blijven zolang ze het stadsboskarakter van het gebied niet schaden.
- Zonevreedde landbouwbedrijven in natuur- en parkgebied in de omgeving van de Damse Vaart kunnen bestendig worden in overeenstemming met het behoud van de authenticiteit en de landschappelijke waarde van het gebied.
- Zonevreedde landbouwbedrijven in industriegebied (Dudzeelse Polder in de achterhaven) kunnen blijven zolang de terreinen niet in gebruik genomen worden voor havenactiviteiten.

⁵⁷ Onder zonevreedde landbouwbedrijf wordt bedoeld dat de agrarische bebouwing niet in een geëigende bestemmingszone gelegen is. De term slaat niet op het landbouwland.

De problematiek van de zonevreemde landbouwbedrijven zal globaal worden aangepakt, door de opname van de landbouwbedrijven in gebiedsgericht GRUP's (omgeving Damse Vaart en omgeving Beisbroek-Tudor) of in de RUP's voor de afbakening van de agrarische beleidscategorieën⁵⁸.

⁵⁸ De differentiatie van het agrarisch kan eventueel vastgelegd worden via een gewestelijk RUP. In afwachting hiervan kunnen gemeenten voor bepaalde delen van hun grondgebied met een dringende problematiek reeds zelf starten met de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de landbouw, voor zover de planopties niet strijdig zijn met de (hypothese van) gewenste openruimtestructuur op Vlaams niveau.



- | | |
|--|--|
| Prioritaire natuurgebieden (P) | Grondgebonden landbouwgebied met hoog ecologisch belang of natuurverwevingsgebied (VW) |
| Natuurverbindingsgebieden | Autonom landbouwgebied (A) |
| Bovenlokale ecologische infrastructuur | Stedelijke landbouwgebieden (S) |
| Bos(uitbreidings)gebieden (B) | Grondgebonden landbouwgebied in waardeval landschap (M) |
| Lokale natuurelementen (L) | Agrarisch beheer afgestemd op weidevogels |

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 9

SumResearch
Urban Consultancy

**GEWENSTE OPEN RUIMTE
STRUCTUUR**

Maart 2006

1881 - HVD

4.7. GEWENSTE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

4.7.1. RUIMTELIJKE PRINCIPES

In de bestaande landschappelijke structuur wordt een onderscheid gemaakt tussen de traditionele openruimtelandschappen, het stadslandschap en het havenlandschap. Door de afbakening van de stedelijke gebieden en van het zeehavengebied zal het onderscheid tussen deze verschillende landschapstypes beleidsmatig nog scherper gesteld worden en moet dit ook landschappelijk tot uiting komen. De grenzen ertussen worden landschappelijk benadrukt.

Hierbij worden de volgende inhoudelijke visie-elementen vooropgesteld:

- Bescherming: de relictzones en ankerplaatsen zijn de basis voor de uitwerking van het niet-verstedelijkte landschap als samenhangend geheel. Behoud en herstel van de landschapselementen zijn de doelstellingen. Conservering van het historisch binnenstedelijk landschap is eveneens noodzakelijk, niet alleen wat het bekende patrimonium betreft, maar tevens het ongekende archeologische erfgoed.
- Herkenbaarheid: de verschijningsvorm van de landschappen is eveneens bepalend voor de kwaliteit van onze omgeving en de beleving ervan. Homogeniteit is belangrijk.
- Leesbaarheid: een hogere leesbaarheid wordt nagestreefd als basiselement van een landschap met belevingswaarde, ook in een industriële context. Elementen die daartoe bijdragen zijn bakens en markante terreinovergangen, zichtassen en zichtpunten. De grenzen tussen de drie types landschappen stad-platteland-haven worden hard gehouden.

4.7.2. BELEIDSELEMENTEN

Vier types van landschappen worden onderscheiden:

- Het **stadslandschap** met in de eerste plaats de historische binnenstad en daarrond de verstedelijkte rand. Dit stedelijk landschap wordt gestructureerd door de groene ring R30, de radiale kanalen en de binnenste groene gordel.
- Het **buitengebiedlandschap** met de verschillende traditionele landschappen (strand en duinen, het open polderlandschap met Lissewege en Dudzele als pittoreske dorpen in het noorden, het meersengebied in het oosten en de zandige bosrand met beekvalleien in het zuiden). De relictzones vormen de basis van dit landschap.
- Het **havenlandschap** met de voor-, achter- en binnenhaven voorzien van grootschalige industriële complexen, opvallende laad- en losinstallaties, en moderne windmolens. De bestaande kanalen en nieuwe infrastructuur kapselen dit landschap in.
- Het **archeologische landschap** is een meestal onzichtbaar en bijgevolg bijzonder kwetsbaar erfgoed. Het valt samen met het stedelijk gebied, het buitengebied en het havengebied. Het grootste gedeelte van het archeologische erfgoed is ongekend en komt slechts aan het licht bij allerlei bouwwerkzaamheden.

4.7.2.1. Het stadslandschap

BINNENSTAD ALS WERELDERFGOED

De volledige binnenstad van Brugge werd een aantal jaar geleden erkend als werelderfgoed. Dit betekent concreet dat elke vorm van nieuwe bebouwing of verbouwing in de binnenstad maar ook binnen een straal van 200 m rond de binnenstad moet worden ingepast in harmonie met het bestaande waardevolle patrimonium. Eigenlijk komt dit neer op een erkenning van een vergunningen- en monumentenbeleid dat al sinds het eerste structuurplan in 1972 wordt gevoerd in de binnenstad.

Het structuurplan uit 1972 hield een pleidooi voor het behoud van de binnenstad als kleinkorrelig stadsweefsel met het individuele pand als basismodule en gemarkeerd door enkele merkwaardige religieuze en civiele monumenten. Dit resulteerde in een stedenbouwkundig beleid gebaseerd op inpassing in de omgeving qua schaal, bouwhoogte, dakhelling, percelering, architecturale stijl en gebruikte bouwmaterialen voor gevelwand en dakbedekking.

De skyline van de Brugse binnenstad wordt sinds oudsher gedomineerd door drie torens (O-L-V-kerk, Sint-Salvatorskathedraal, het Belfort). Zij blijven ook in de toekomst de belangrijkste bakens in de binnenstad. Recent is het concertgebouw op het Zand een bijkomende baken geworden in harmonie met de drie andere.

Het stadslandschap bestaat niet alleen uit waardevolle en minder waardevolle gebouwen maar ook uit zachte elementen (parken, tuinen, vestingsgordel, pleinen, water). Zij worden maximaal behouden en waar mogelijk versterkt.

STADSRAND

Buiten de binnenstad vormen parken, kasteeldomeinen en recreatiegebieden zachte elementen in contrast met het versteende landschap. Het brengt kleur, rust en seizoensgevoel in de stad. Aanvullend aan de parken is de aanplanting van straatbomen de regel bij heraanleg van straten en pleinen. Op die manier kunnen ook linken gelegd worden tussen de verschillende, meestal geïsoleerde groenelementen in de stadsrand.

Langsheen de N31 binnen het bebouwde deel van St-Michiels en St-Andries wordt kwaliteitsarchitectuur nagestreefd en een zekere vorm van grootschaligheid, waardoor de verkeersweg wordt geïntegreerd in het stadslandschap. Het toelaten van grootschaligheid zorgt anderzijds voor geluidswering t.o.v. de aangrenzende woonwijken en vermindert aldus de barrièrewerking van de N31.

De grens tussen het stedelijk gebied en het buitengebied is aan de kant van de Damse Vaart, de Assebroekse meersen en de Kerkebeekvallei duidelijk waarneembaar en scherp. Deze bestaande kwaliteit wordt verder behouden en waar mogelijk versterkt. In de praktijk betekent dit dat op bepaalde plaatsen gekozen wordt voor het aanleggen van een buffer, vb. tussen wonen en natuurgebied, als overgangszone tussen de twee vrij sterk conflicterende zones. Op andere plaatsen, vb. tussen wonen en landbouw of waar een lijninfrastructuur de grens vormt, kan gekozen worden voor een harde overgang.

4.7.2.2. Het buitengebiedlandschap

Het behoud van de open ruimte (ook en vooral omwille van en voor landbouw en natuur) is een maximaal te realiseren doelstelling ook binnen de gewenste landschappelijke structuur, dit betekent:

- versterking van de economische drager van de open ruimte, m.n. de grondgebonden landbouw;
- herstel van landschappelijke elementen die het karakter van de open ruimte uitmaken;
- een herwaardering van de open ruimte in het stedenbouwkundig beleid door niet-bebouwde gebieden te onttrekken aan speculatieve verstedelijkingsdruk (zie gewenste nederzettingsstructuur).
- bundeling van infrastructuur en landschappelijke vormgeving van deze elementen waardoor de versnippering van de open ruimte en schade aan het landschap en landbouw beperkt wordt (auto-infrastructuur, verkeerswegen, spoorinfrastructuur en lucht- en pijpleidingen).

Het beleid zal voorkomen dat verstedelijkte gebieden verder aan elkaar groeien tot ongestructureerde gebieden:

- tussen Zeebrugge en Blankenberge door oprukkende toeristische infrastructuur vanuit Blankenberge (via het zeebos en een brede afbakening van de transportzone),
- tussen Zwankendamme en Lissewege door bedrijfsinplantingen buiten de transportzone en het te herbestemmen militair domein langsheen de expressweg af te bouwen,
- tussen Sint-Andries en Varsenare, tussen Sint-Michiels en Loppem, tussen Assebroek en Oedelem, tussen Sint-Kruis en Vijvekapelle, tussen Koolkerke en Damme door het maximaal behoud van de groene gordel rond Brugge.

4.7.2.3. Het havenlandschap

De uitbouw van voorhaven, achterhaven en binnenhaven is een belangrijke landschappelijke ingreep. De haven mag echter geen blijvend litteken achterlaten. Inpassing in een nieuwe landschappelijke omgeving door een nieuw landschapsconcept (binnen en buiten het havengebied) moet worden gevonden. Zo zijn ingrepen in het verleden, bv. Damse Vaart en Leopold- en Schipdonkkanaal ook tot waardevolle landschapselementen uitgegroeid.

In het kader van het Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge is een samenhangend actieprogramma voor de verbetering van de beeldkwaliteit van de haven uitgewerkt.

De landschappelijke inpassing van de haven wordt nagestreefd door de ontwikkeling van infrastructuurassen als lineaire groenstructuren, die het polderlandschap compartimenteren, en die vanuit de open ruimte de havenactiviteiten afschermen. De N31 en het Boudewijnkanaal in het westen, de AX in het zuiden en het Leopold- en Schipdonkkanaal in het oosten geven de grens van de haven aan, en worden landschappelijk versterkt door bufferstroken en hoogstammig lineair groen. Enkel de bakens steken er bovenuit of worden in vista's zichtbaar gemaakt. De landschapselementen sluiten aan bij de reeds bestaande groenstructuren langs de kanalen die het polderlandschap compartimenteren.

Deze landschappelijke inbuffering is gekoppeld aan de buffering omwille van leefbaarheidsvereisten van de omliggende polderdorpen. Visuele buffering en landschappelijke inpassing kan ook nagestreefd worden nabij de polderdorpen zelf en zelfs door landschapsbouw in het omgevend poldergebied. Buffers kunnen fungeren als verbinding met de natuurwaarden in het omliggende poldergebied.

Het potentieel aan locaties voor de oprichting van **windturbineparken** op het Brugs grondgebied is beperkt tot de zone Herdersbrug, achterhaven zuid, noord en transportzone, voorhaven en het gebied ten westen van de Zeebruggelaan. De afweging van potentiële locaties en de opmaak van uitgangspunten

voor een concreet beleid gebeurde in het onderzoek door de stad 'inplanting windturbines op het grondgebied van Brugge'⁵⁹. Voor de achterhaven, voorhaven en transportzone is het onderzoek lopende in het kader van het strategisch plan voor de haven en de opmaak van een MER-rapport i.v.m. de westelijke strekdam in de voorhaven. Voor het agrarisch gebied ten westen van de Zeebruggelaan is een onderzoek vanwege de hogere overheid (Vlaams Gewest of Provincie) af te wachten.

Bijzondere aandacht gaat uit naar het behoud en de versterking van de oost-west gerichte openruimteverbinding ten zuiden van de achterhaven, ter hoogte van Lissewege, Herdersbrug, Dudzele.

4.7.2.4. Het archeologisch landschap

Elk landschap bevat talrijke cultuurhistorische elementen, waaronder ook het bijzonder kwetsbare archeologische erfgoed. Plaatsen waar vaak eeuwen lang menselijke activiteit heeft plaatsgevonden, en die zo een onmisbare bron van informatie zijn voor de eigen cultuurgeschiedenis, worden in vele gevallen in enkele seconden door de graafmachine vernietigd. Elders zorgt een meer langzame erosie, door landbouw of andere activiteiten, voor de gestage degradatie van deze informatiebron.

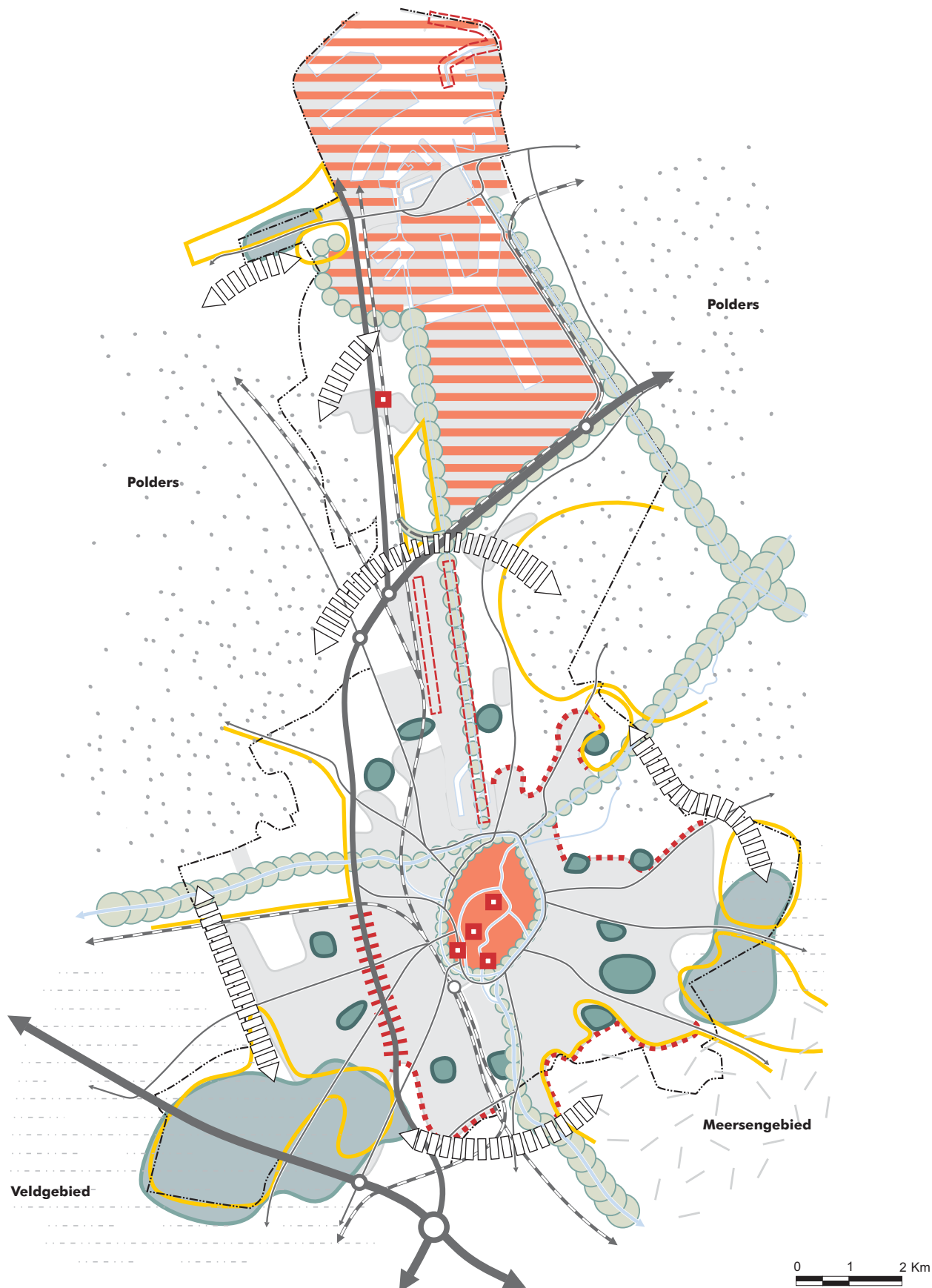
Een beleid dat kan participeren in de eerste fase van de ruimtelijke planvorming en aldus het archeologische erfgoed kan beschermen door bestemming en inrichtingsmaatregelen, dat de vernietiging ervan kan beperken door het voorzien van de nodige financiële mogelijkheden, voldoende vooronderzoek en onderzoek, is daarom absoluut noodzakelijk.

Bij het streven naar een zorgzaam beleid voor het archeologische erfgoed zal bijgevolg gestreefd worden naar:

- het betrekken van de bevoegde archeologische dienst bij planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening
- het vragen van advies aan de bevoegde archeologische dienst op basis van de Lokale Archeologische Advieskaart⁶⁰
- het desgevallend ter kennis geven van volgende procedure betreffende het archeologisch onderzoek aan de bouwheer: verkennend onderzoek, controle van de werkzaamheden, (volledige) opgraving indien nodig.
- het desgevallend wijzen van de bouwheer op een mogelijke financiële bijdrage in het archeologisch onderzoek (cfr. Verdrag van Malta).

⁵⁹ Goedgekeurd door het CBS op 1 augustus 2003. De gemeenteraad van 2 september 2003 en de Gecoro van 20 november 2003 namen kennis. Aangepaste tekst goedgekeurd door het CBS van 12 maart 2004

⁶⁰ Zie Informatief deel, paragraaf 6.3.5.



-  Bossen, parken en duinen
-  Openbaar groen, sport- en recreatiegebieden
-  Grootchalig havenlandschap
-  Historisch stadslandschap als werelderfgoed
-  Maximaal open te houden polderlandschap
-  Open te houden meersengebied
-  Ankerplaatsen traditionele landschappen

-  Monumentale hoogbouw als bakens
-  Hoogwaardig af te werken bebouwingsgrens
-  Wanden van de N31 afwerken met hoogwaardige architectuur
-  Behoud open ruimte
-  Lijninfrastructuur als groenassen
-  Windmolennij
-  spoorwegbocht Ter Doest: ingepast in natuur en landschap

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 10

SumResearch
Urban Consultancy

**GEWENSTE LANDSCHAPPELIJKE
STRUCTUUR**

April 2006

1881 - HVD

4.8. GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE EN CULTURELE STRUCTUUR

4.8.1. (CULTUUR)TOERISME

4.8.1.1. Ruimtelijke principes

Brugge is één van de belangrijkste historische steden in Noordwest-Europa met een unieke stedelijke structuur, uitzonderlijk patrimonium en uitmuntende kunstschaten. Het aantal (internationale) toeristen dat de historische binnenstad jaarlijks bezoekt, is te vergelijken met andere historische steden en zelfs met vele andere hoofdsteden in Europa.

Het cultuurtoerisme speelt een steeds belangrijkere rol in de planning van streken en steden omwille van het groter wordend economisch belang van de vrije tijd. Cultuurtoerisme is een fundamentele pijler van de stedelijke economie, niet alleen door de rechtstreekse invloed op de welvaart, maar ook door de opwaardering van het imago, de internationale naamgekendheid waardoor investeerders aangetrokken worden.

Het cultuurtoerisme mag echter het stedelijk gebeuren niet overheersen, de binnenstad blijft in de eerste plaats een plek om te wonen. Het toerisme moet dus beheersbaar blijven. Het ruimtelijk beleid kan hierin beperkt bijsturen, namelijk door een visie te ontwikkelen op de verblijfsaccommodaties en op het toeristisch-commercieel apparaat.

4.8.1.2. Beleids-elementen

Het beleid ten aanzien van toeristische ontwikkelingen in de binnenstad gaat uit van :

- Het versterken van het **cultuurtoerisme** in de binnenstad door het verhogen van het culturele aanbod en de spreiding van de geplande activiteiten over het hele jaar.
- Het hanteren van een **ruimtelijk concentratiemodel** voor de locatie van dagtoeristische activiteiten en functies op de assen binnen het toeristisch kerngebied ('t Zand, Markt, Minnewater, Bargeplein, Station). Een strikte afbakening van deze assen, van een overgangsgebied en van het pure woongebied dringt zich op voor wat de inplanting betreft van dagtoeristische en horecafuncties gericht op het toerisme.
- In het noorden van de binnenstad bevindt zich een cluster van een aantal (minder gekende) culturele attractiepunten (zoals het Potteriemuseum, het Groot Seminarie, de molens op de Kruisvest, het Guido Gezellemuseum, ...) die verder dient ingeschakeld te worden in het toeristisch circuit. De verdere ontwikkeling van deze **secundaire museumas** die het toeristisch kerngebied met deze noordelijke cluster verbindt behoort tot de mogelijkheden, zonder dat er zich op deze as dagtoeristische en horecafuncties ontwikkelen.
- Het Kanaaleiland en omgeving worden verder uitgebouwd als **toeristische onthaalzone**.
- Een **numerus clausus voor nieuwe hotelvestigingen** in de binnenstad. Nieuwe initiatieven in de rand en kleinschalige initiatieven in de binnenstad zullen zeer selectief worden onderzocht. Onder kleinschalige initiatieven wordt verstaan:
 - het inrichten van een beperkt aantal kamers in een opsplitsbaar pand waar de eigenaar of uitbater een volwaardig hoofdverblijf (met domicilie) heeft,
 - een beperkte uitbreiding van bestaande hotels,
 - en verbouwing van panden die zich niet tot een normale woonfunctie lenen.

Deze beleidsoptie zal verder verfijnd worden, door het opstellen van concrete criteria waaraan alle initiatieven voor bijkomende hotels of hotelkamers getoetst zullen worden.

- Een **vakantiewoningenstop**⁶¹ in de binnenstad (ingevoerd medio 2002). Aanleiding hiertoe is de vaststelling dat het aantal vakantiewoningen de laatste jaren in stijgende lijn verloopt, maar anderzijds beperkt is tot de binnenstad. In sommige gevallen vermoedt men een omzeiling van de hotelstop die reeds sinds de goedkeuring van het ruimtelijk beleidsplan door de gemeenteraad van Brugge in 1996. Vakantiewoningen in de Brugse binnenstad zijn gegeerd. Dit heeft echter gevolgen op de vastgoedprijzen van de modale panden en kan op termijn verder zorgen voor een leegloop van de binnenstad. Bovendien zorgen vakantiewoningen voor een structurele leegstand gedurende langere en vooraf niet gekende periodes. Hoewel de inrichting meestal van goede kwaliteit is, bestaat tevens de vrees dat de intrinsieke woonkwaliteit van de panden naar beneden zal gaan.

Verder is een samenwerking gewenst tussen het cultuurtoerisme in de binnenstad en de toeristische troeven van de kust en Lissewege, o.a. door het verbeteren van de openbaar vervoersverbindingen tussen deze verschillende polen en een betere en veilige fietsroute tussen de binnenstad en de kust. Deze route sluit dan aan op de kustfietsroute langsheen de Koninklijke baan (N34).

4.8.2. RECREATIE

4.8.2.1. Ruimtelijke principes

Inzake recreatie (m.a.w. de vrijetijdsbesteding van de Bruggelingen en omwonenden) moeten in de eerste plaats voldoende mogelijkheden worden voorzien: inwoners moeten hun vrije tijd kwalitatief en dicht bij huis kunnen doorbrengen. Recreatief medegebruik van het buitengebied of openluchtrecreatieve groene domeinen in verweving met het wonen zijn hier belangrijke opties. Bijkomend ondersteunen voorzieningen voor omgevingsrecreatie de toeristische netwerken. Hoogdynamische recreatievormen (actieve watersport en –recreatie, bioscopen, fuifzalen, grote sportcomplexen, ...) worden op goed bereikbare plekken (zowel via auto als openbaar vervoer,...) georganiseerd. Geluidsvoortbrengende recreatie (dancing, fuifzaal, karting,...) wordt – voor zover er nood aan is – met efficiënt ruimtegebruik en degelijke geluidsisolatie in de omgeving van de Sint-Pieterskaai en omgeving Entrepot voorzien. Kortstondige, niet-luidruchtige openluchtevenementen kunnen georganiseerd worden in (de niet kwetsbare delen van) het agrarisch gebied. Tenslotte moet worden aangegeven dat fysieke netwerkvorming een hogere gebruiks- en belevingswaarde realiseert van de bestaande recreatieve mogelijkheden.

4.8.2.2. Beleidselementen

Brugge kent een redelijke evenwichtige spreiding van **lokale sportinfrastructuur**. Alle deeltkernen hebben op één of andere wijze een sportvoorziening tot hun beschikking. Uit het behoeftenonderzoek naar stedelijke voetbalinfrastructuur is echter gebleken dat er op korte en middellange termijn 14 bijkomende

⁶¹ **Vakantiewoningen** zijn woningen, appartementen of daarmee gelijkstelbare delen van panden, die niet onderworpen zijn aan de Vlaamse reglementering op logiesverstrekkende bedrijven en niet permanent bewoond worden met domiciliëring, maar voor korte verblijfsperiode en tegen een wisselende verblijfsvergoeding verhuurd worden voor verblijfstoerisme. Voor de bestemmingswijziging van bestaande panden of woningen is een stedenbouwkundige vergunning noodzakelijk. Onder vakantiewoningen vallen niet de **gastenkamers**, aangezien bij deze laatste de bewoner/uitbater of huurder/uitbater moet gedomicilieerd zijn in de woning waarbinnen gastenkamers worden ingericht. Gastenkamers blijven verweven met het binnenstedelijk wonen.

voetbalvelden moeten gerealiseerd worden in Brugge⁶². Voor de invulling van deze behoefte gaat de stad ervan uit dat de bijkomende velden dienen aan te sluiten bij de bestaande sportparken. Op deze manier kan van de bestaande sportinfrastructuur en -gebouwen gebruik gemaakt worden, en wordt het aantasten van de omliggende ruimte beperkt tot de eigenlijke velden. Zo wordt elders de open ruimte gevrijwaard van de uitbouw van een volledig nieuw complex met de noodzakelijke gebouwen en infrastructuur. Vanuit dit oogpunt worden de volgende locaties naar voor geschoven om de behoefte aan bijkomende velden op te vangen:

- Gulden Kamer Sint-Kruis: uitbreiding met 6 bijkomende velden
- Recreatiedomein Sint-Pietersplas: realisatie van 3 velden
- Tempelhof Sint-Pieters: uitbreiding met 1 bijkomend veld
- Sportpark Dudzele: uitbreiding met 2 bijkomende velden
- Jong Male Sint-Kruis: uitbreiding met 2 bijkomende velden ten noorden van de Brieverweg en aansluitend bij het bestaande sportcomplex. De landschappelijke ingreep ten aanzien van het Maleveld dient tot een minimum beperkt te worden.
- Aardenburgseweg Sint-Kruis: uitbreiding met 2 bijkomende velden

Ruimtelijk zijn sommige recreatieve voorzieningen gelegen in een groendomein, samen met culturele voorzieningen op wijkniveau, zoals de Koude Keuken te Sint-Andries, of het Tempelhof te Sint-Pieters en Daverlo te Assebroek. In sommige gevallen ontstaat hierdoor een juridisch-stedenbouwkundig probleem ("zonevreemdheid van sportfuncties in groenzones"). Een verweving van lokale sportfuncties, culturele voorzieningen en passieve recreatie moet echter mogelijk en juridisch haalbaar zijn.

Bovenlokale sportfuncties of dagrecreatieve attracties zoals het Olympia Sportpark met het Jan Breydelstadion, het BLOSO park en het Boudewijnpark zijn echter zodanig mobiliteitsgenererend dat zij geen deel kunnen uitmaken van het randstedelijk groen of buitengebied. De nadruk ligt hierbij op het bevorderen van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer en het beperken van de hinder naar de omwonenden toe.

Voor de inplanting van een **cinemacomplex** komen zowel de stationsomgeving als het knooppunt N31-K.Alberti-laan in aanmerking. Beide locaties kennen een goede bereikbaarheid. Voor de stationsomgeving ligt de nadruk evenwel op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, terwijl het knooppunt N31/K.Alberti-laan naast de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (ligging langs de openbaar vervoersas van de K.Alberti-laan) tevens een uitgesproken auto-bereikbaarheid vanuit Brugge en de omliggende regio heeft.

Specifiek voor de jeugd worden in de bestaande bos- en parkgebieden een aantal **speelbosjes / speelzones** aangeduid, verspreid over de verschillende deelgemeenten⁶³.

De **Sint-Pietersplas** wordt uitgebouwd als centrum voor watersportrecreatie in combinatie met openlucht recreatieve activiteiten (sportterreinen) en specifieke verblijfsaccommodatie. De verblijfsaccommodatie staat enerzijds in functie van de watersportrecreatie en anderzijds wordt plaats gemaakt voor een camping ter vervanging op termijn van de camping Sint-Michiels ten noorden van het knooppunt van de N31 met de Koning Alberti-laan. De Sint-Pietersplas is tevens een uitstekend

⁶² Zie informatief deel, paragraaf 7.3.2.2.

⁶³ De exacte locaties van deze speelbosjes en -zones zijn aangegeven op de kaarten van de microschaal (zie kaart 12 t.e.m. kaart 16).

vertrekpunt voor het recreatief medegebruik van de polders (wandelen, fietsen). Een veilige fietsoversteek (tunnel) over de N31 is hiervoor noodzakelijk.

De verschillende **kanalen** die Brugge rijk is hebben een belangrijke recreatieve functie. Het betreft vormen van zachte recreatie (wandelen, fietsen, watersport en toervaart), die slechts beperkte infrastructurele noden hebben (beperkt verharde jaagpaden, pick-nickplaatsen, aanlegsteigers, ...). Deze infrastructuur zijn en worden bij voorkeur in of nabij de binnenstad voorzien. De bestaande infrastructuur van de watersportclubs kan behouden blijven.

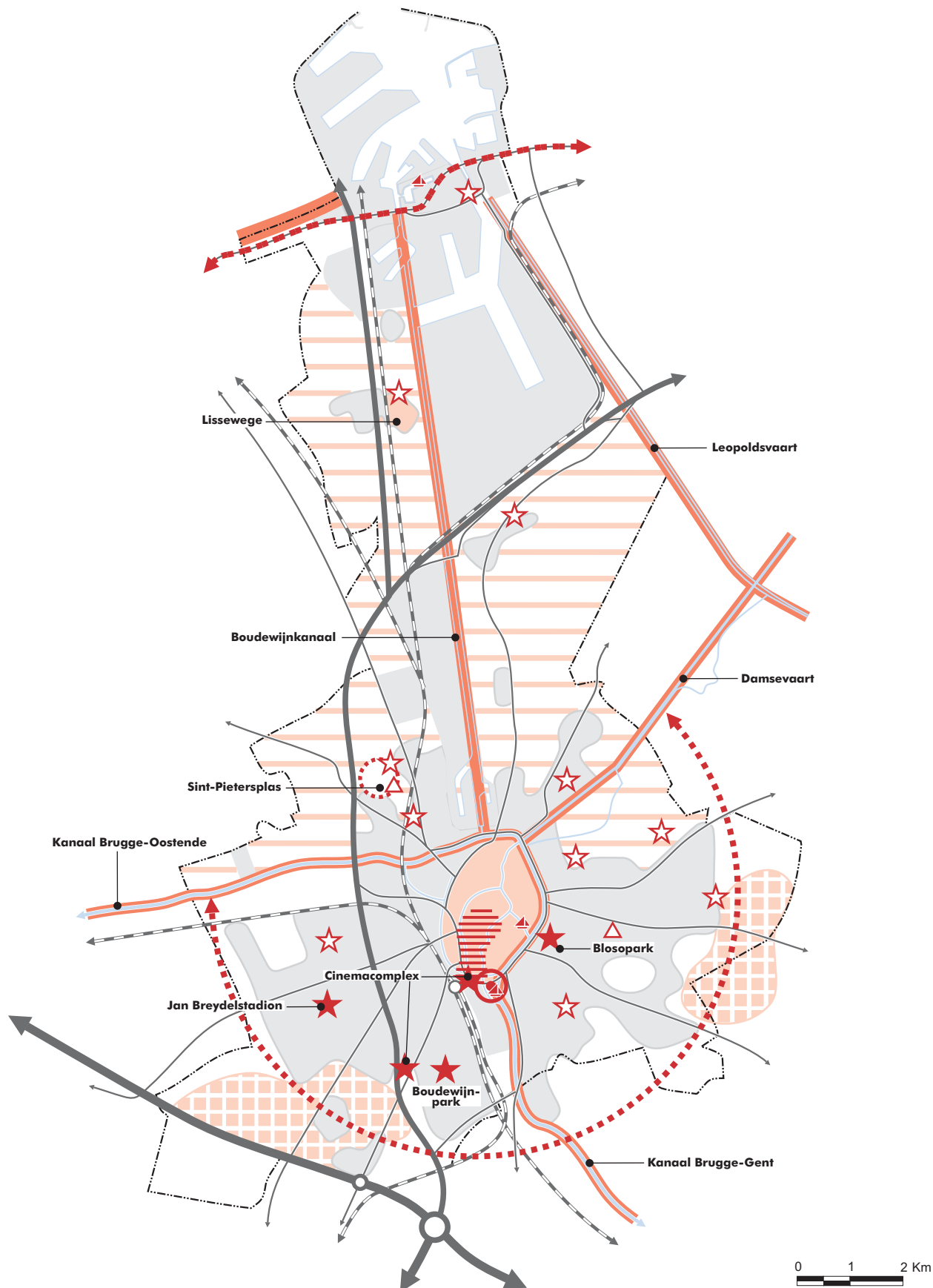
Jachthavens worden verder geconcentreerd ter hoogte van de Coupure (kortverblijf), het Kanaaleiland (langdurig verblijf), en de Vissershaven van Zeebrugge (zowel kortverblijf als langdurig verblijf). Hiernaast vormt de Houtkaai-Kolenkaai een aanlegplaats voor de pleziervaart in combinatie met woonboten.

De reeds sterk beboste omgeving van Tillegem - Beisbroek - Tudor enerzijds en van Ryckvelde (samen met de private bossen omheen het open Maleveld o.a. het Malebos) anderzijds, wordt uitgebouwd tot **stadsrandbos** van het regionaalstedelijk gebied Brugge. Deze twee stadsrandbossen krijgen een recreatieve functie waar ook plattelandstoerisme een kans kan krijgen. Gedacht wordt aan hoevetoerisme en verblijfsaccommodatie in bestaande grotere niet-landbouwgebouwen (vb. kastelen).

Ook de landschappelijk en ecologisch waardevolle **poldergebieden** ten noorden van de binnenstad komen in aanmerking voor recreatief medegebruik. Naast hoevetoerisme wordt in de (minder gevoelige) landbouwzones de mogelijkheid voorzien om laagdynamische vormen van recreatie en horeca toe te laten in de markante hoevegebouwen (zie paragraaf 4.6.2). De bestaande zonevremde horekazaken in het agrarisch gebied kunnen bestendig worden. Eventuele uitbreidingsbehoeften dienen geval per geval afgewogen te worden ten aanzien van de omgeving.

Het open houden van de **groene gordel** rond de Brugse agglomeratie wordt ondersteund door de realisatie van een recreatieve fietsroute (zie paragraaf 4.4.2.2). Er zijn nog een aantal onderbrekingen in die recreatieve verbinding die nog opgeheven moeten worden. Vaak volstaat het om private wegen te verwerven of open te stellen. De volgende links ontbreken:

- verbinding tussen Moerkerkse steenweg en Maleveld,
- verbinding tussen zuidwestelijk stadsrandbos en de Wulgenbroeken-Meersengebied,
- verbinding tussen kasteel van Loppem en Tillegembos via het Chartreusegebied,
- verbinding tussen de Ster (Tillegem) en Kasteel Tudor,
- verbinding tussen Beisbroek en Oostendse vaart,
- verbinding tussen Sint-Pieters en de polders,
- verbinding tussen de oostelijke en westelijke polders ter hoogte van Herdersbrug.



- Toeristisch kerngebied
- Toeristische onthaalzone
- Lokale sportinfrastructuur
- Hoogdynamische bovengemeentelijke recreatiepunten
- Camping
- Uitbouw watersportrecreatie en/of openlucht recreatieve activiteiten
- Voetgangers en fietsverbinding doorheen groene gordel
- N34 als kustfietsroute

- Versterken cultuuroerisme
- Stadsbossen
- Recreatief medegebruik polderlandschap
- Kanalen als assen voor zachte recreatie
- Strandrecreatie
- Jachthavens
 - Coupure
 - Kanaalleiland
 - Zeebrugge

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 11

SumResearch
Urban Consultancy

**GEWENSTE STRUCTUUR TOERISME
EN RECREATIE**

Maart 2006

1881 - HVD

5. GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR OP MICROSCHAAL

5.1. STEDELIJK GEBIED

De stad Brugge wenst een stedelijk gebiedsbeleid te voeren, waarbij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied en de taakstellingen wonen en bedrijvigheid deels geconcentreerd worden op het eigen grondgebied, en deels in de suburbane woonkernen⁶⁴. Deze kernen zijn morfologisch nog niet vergroeid met de Brugse deelgemeenten en Brugge wil dit via een krachtig openruimtebeleid zo houden. Enkel de wijken Steenbrugge en Moerbrugge (grondgebied Oostkamp) zijn morfologisch vergroeid. Binnen het stedelijk gebied wil Brugge vooral de noordelijke vleugel Sint-Pieters-Sint-Jozef-Koolkerke versterken, omdat hier nog de belangrijkste mogelijkheden liggen voor bijkomende woningbouw. De economische bedrijvigheid wordt geconcentreerd in en aansluitend op de vleugel Sint-Pieters tussen de Blankenbergsesteenweg en het Boudewijnkanaal.

5.1.1. DE BINNENSTAD EN KRISTUS-KONING

De uitgangspunten van het structuurplan voor de binnenstad uit 1972 zijn vandaag nog steeds geldig voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het criterium voor de beoordeling van nieuwe functies is de kleinkorreligheid. De levendigheid van de binnenstad is in grote mate afhankelijk van de verscheidenheid van kleine multifunctionele instellingen: winkels, overheidsgebouwen, kantoren, theaters, musea, woningen. Een symbiose van kleinschalige functies en een stimulering van woonfuncties is een noodwendigheid voor de binnenstad⁶⁵. Grootschalige of monofunctionele activiteiten horen niet thuis in de binnenstad en worden doorverwezen naar de stationsomgeving of de omgeving Sint-Pieters. De storende grootschalige functies uit 1972 zijn ondertussen verdwenen. De locatie van de Gistfabriek werd in 1997 via een BPA vastgelegd.

Een belangrijke doelstelling blijft de monumentenzorg, het bewaren van het historisch karakter en het binnenstedelijk stadslandschap. Dit betekent geenszins dat nieuwe gebouwen niet zijn toegelaten, maar bouwvolume en -typologie moeten geïntegreerd zijn in het kleinkorrelige historische weefsel. De stedelijke bouwverordening en stedelijke premies blijven hierbij goede juridische en financiële hulpmiddelen.

De Markt en de Burg moeten de draaischijf blijven van de binnenstad. Hier zijn nog een aantal beleidsfuncties aanwezig, naast horecafuncties en toeristische attracties. Sinds jaren wordt systematisch gewerkt aan de uitbouw van het voetgangersgebied tussen 't Zand en de Markt. Een belangrijke stap hierin was het parkeervrij maken van de markt, waardoor ook de wekelijkse marktfunctie kon terugkeren. Dit voetgangersgebied komt ook overeen met het 'harde shopping'- gebied met een uitloper naar de Smedenpoort en de Canadasquare, waar nog groeimogelijkheden zijn voor shoppingzaken.

De omgeving van het station en het Kanaaleiland heeft naast een (toeristische) onthaalfunctie tevens potenties voor de ontwikkeling van grootschalige voorzieningen op stedelijk niveau. Het gebied ligt in de onmiddellijke nabijheid van de binnenstad en heeft zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer een goede bereikbaarheid, waardoor het bijzonder geschikt is voor voorzieningen die veel personenverkeer genereren.

⁶⁴ Zie afbakeningproces RSG Brugge, "Voorstel van Afbakening", september 2004.

⁶⁵ Bron : Brugge, structuurplan voor de binnenstad, 1972.

De uitbouw van de culturele kijk-as blijft ook een constante in het stedenbouwkundig beleid voor de binnenstad. Deze kijk-as valt ook samen met de verkeersbarrière die de binnenstad in tweeën snijdt en uitgangspunt was voor het lussensysteem van het huidige verkeerscirculatieplan. De kijk-as vertrekt aan de toeristische onthaalzone op het Kanaaleiland, over het Minnewater, Begijnhof, Sint-Janshospitaal, Memlingmuseum, O-L-Vrouwekerk, over de Bonifaciusbrug langs Gruuthuuse-, Brangwyn- en Groeningemuseum, naar het Europacollege tot aan het Huidevettershuis en de Burg. Dit is de kern van het huidige toeristisch gebied. De handels- en horecafuncties die verbonden zijn met de toeristische bezienswaardigheden worden ook geconcentreerd in dit gebied. De woonstraten in deze zone blijven echter gevrijwaard.

Ten noorden van de Burg is de kijk-as diffuser: ze bestaat enerzijds uit een paternoster van pleinen zoals Burg, Sint-Jansplaats, Kraanplaats, Biskayerplaats, Jan van Eyckplaats, Woendagmarkt, Oosterlingenplaats. De as Verversdijk, Potterierei, Lange Rei, Seminarie, Potterie kent verschillende tentakels, zoals naar het Gezelmuseum, Engels Klooster, Sint-Sebastiaangilde. Daar waar de zuidelijke cultureel-toeristische kijk-as een duidelijk looppatroon vertoont, is de herkenbaarheid van het noordelijk patroon veel moeilijker en het karakter rustiger. Het contrast tussen deze beide delen van éénzelfde as verhoogt de rijkdom van het stadsbeeld. Om de uitgesproken woonfunctie in dit noordelijke deel te beschermen, worden toeristische handels- en horecaken hier geweerd.

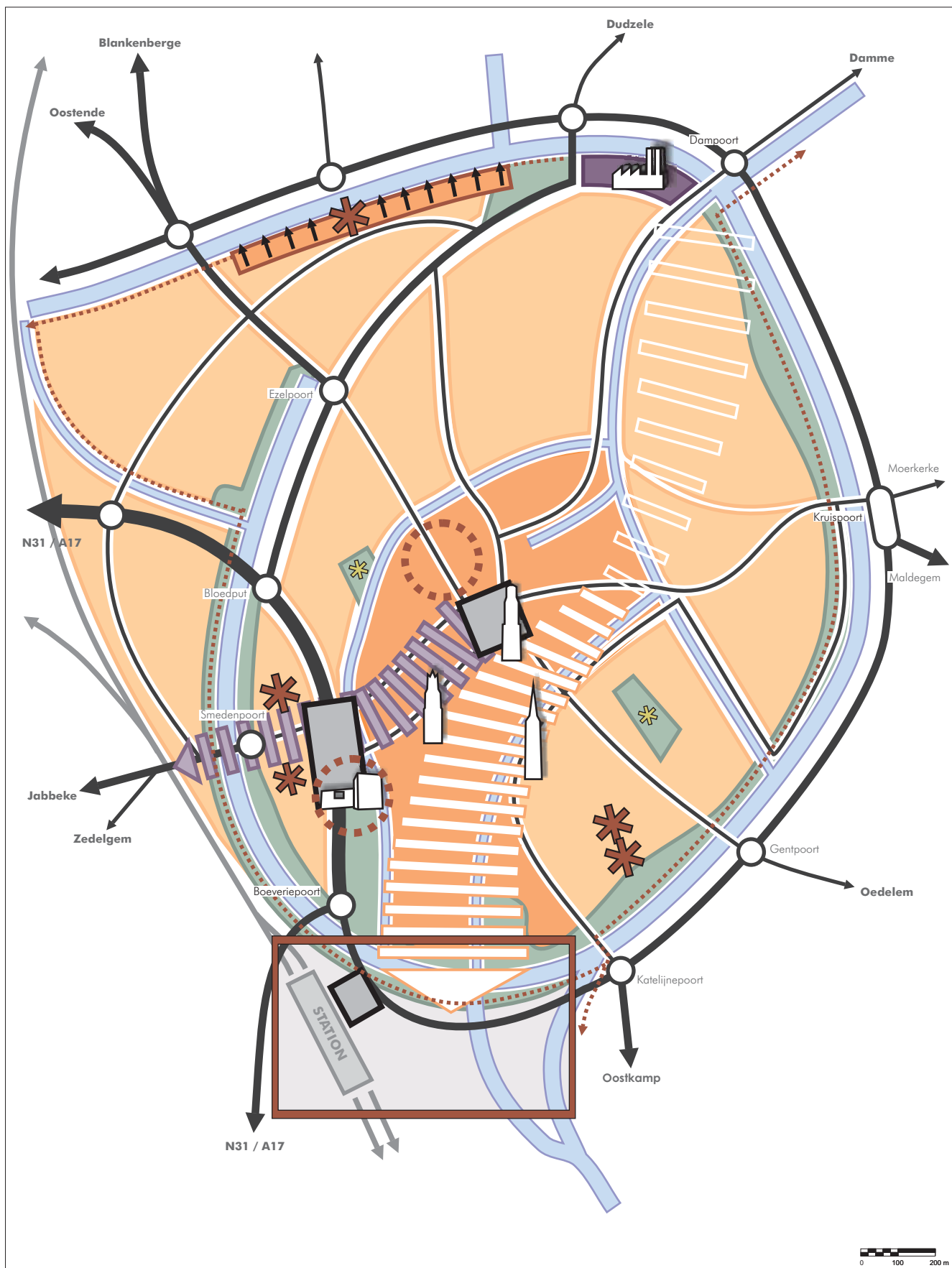
Aansluitend op de winkelas bevinden zich twee culturele “luisterpolen”: een eerste pool ten noordwesten van de Markt met de Stadsschouwburg, het muziekconservatorium en de Republiek; en een tweede pool ten zuiden van 't Zand met het concertgebouw.

Verder dient de aandacht in de binnenstad vooral te gaan naar het beschermen van de woonfunctie en het behoud van de sociale mix. Hiertoe dient er vooral rekening gehouden te worden met de woonwensen van gezinnen met kinderen en lagere inkomensklassen, door het voorzien van (grotere) gezinswoningen en sociale woningen. Wooninbreidingsmogelijkheden zijn echter slechts beperkt voorhanden in de binnenstad. Recentelijk zijn de terreinen van het voormalig gevangenisgebouw aan het Pandreitje benut voor een stadsvernieuwings-project met 75 stadswoningen. Bij een herlokalisatie van het beursgebouw naar de rand van de binnenstad, komt ook het Beursplein in aanmerking voor een kwalitatief woonproject. Ook ter hoogte van het voormalige Kennedy-cinemacomplex doen zich opportuniteiten voor, evenals het voormalig bedrijfsterrein van 'Die Keure' en een aantal verlaten schoolcomplexen (KTA langs de Nieuwe Gentweg en VTI in de Kammakersstraat).

De binnenstad is omgeven door een groene gordel, bestaande uit de restanten van vestingen en stadsgrachten. De breedte van deze groene gordel varieert van 130 tot 150 meter en is integraal te behouden en te versterken. De groene vestinggordel ontbreekt evenwel tussen de Ezelpoort en de Komvest (hier is de vesting gedempt eind 19^e eeuw). In de binnenstad zijn er talrijke waardevolle kloostertuinen, belangrijke stadstuinen en publieke parken die, als open en groene ruimten, essentieel zijn voor de leefbaarheid in de binnenstad. Het vrijwaren van deze tuinen en parken van elk storend gebruik en van bebouwing is een prioritair na te streven doelstelling. Waar mogelijk moeten beheersovereenkomsten opgesteld worden of wordt nagegaan of de tuinen in het netwerk van toegankelijke groene domeinen kunnen ingeschakeld worden.

Vanuit de groene vestinggordel moeten voor het voetgangers- en fietsverkeer recreatieve verbindingen gerealiseerd worden met de groene ruimten in de stadsrand. Naast de bestaande parken in de binnenstad kunnen waardevolle binnentuinen omgevormd worden tot openbare groen- en speelzones, en dient er bij alle inbreidingsprojecten voldoende groene ruimte en speelruimte voorzien te worden. Deze groene ruimte mag geen restruimte zijn, maar moet structurerend deel uitmaken van het project.

Kristus-Koning is een rustige woonwijk, waar het wonen nog kan versterkt worden door hergebruik en sanering van een aantal leegstaande oude fabriekspanden langsheen de Oostendse vaart (Kolenkaai) voor wonen, kleinschalige kantoren, handel en recreatie. Bloemmolens-Dewulf kreeg reeds een herbestemming voor sociale appartementen; de Nieuwe Molens is geselecteerd in het kader van het decreet stadsvernieuwingsprojecten.



- Te beschermen woonfunctie in een kleinkorrelig stadsweefsel
- Te beschermen woonfunctie in kleinkorrelig stadsweefsel en concentratie van toeristisch-commerciële functies
- Omgeving station-Kanaaleiland: onthaalfuncties en grootschalige voorzieningen
- Commercieel-toeristisch deel kijkas
- Cultuur-toeristisch deel kijkas
- Culturele luisterpool
- Winkelgebied
- Strategisch woonproject
- Bakens

- Groene vestingsgordel integraal te behouden en te versterken
- Waardevolle tuinen en parken (indicatieve niet-limitatieve weergave)vrijwaren van bebouwing
- Herbesteding voor wonen, kleinschalige kantoren, handel en recreatie
- Grootschalige bedrijfzone (Gistfabriek)
- Primaire weg
- Secundaire weg
- Recreatieve fiets- en wandelverbinding
- Uitbouw kanalen als groenas + optimalisatie kanaal Brugge-Gent i.t.v. binnenvaart

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 12

SumResearch
Urban Consultancy

**GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR
BINNENSTAD EN KRISTUS-KONING**

April 2006

1881 - HVD

5.1.2. NOORDELIJKE VLEUGEL

De noordelijke vleugel van het stedelijk gebied vormt een belangrijk element van het stedelijk beleid, ondermeer omwille van de grote reserves aan bouwgrond en de potenties voor bijkomende bedrijvigheid geënt op de expressweg N31. Bovendien bevindt zich hier de strategische overgangszone tussen het stedelijk gebied en het zeehavengebied (omgeving Sint-Pieterskaai).

5.1.2.1. Sint-Pieters

Sint-Pieters wordt als het ware middendoor gesneden door de spoorlijn richting Zeebrugge. De integratie van deze spoorlijn in het woonweefsel, en het geplande derde spoor in het kader van de verbeterde ontsluiting van het zeehavengebied (zie paragraaf 4.4.3.1), vormt dan ook een belangrijk aandachtspunt. Opdat de leefbaarheid van de aangrenzende woonzones niet in het gedrang zou komen, moeten de negatieve effecten van het spoor zoveel mogelijk ingeperkt worden (o.a. door geluidswerende maatregelen).

Om de leefkwaliteit in Sint-Pieters te verbeteren is momenteel tevens een wijkontwikkelingsplan in opmaak, met concrete acties omtrent wonen, ontmoeten, jeugd en verkeer.

De Duiveketewijk en een gedeelte van de Sint-Pietersmolenwijk zijn reeds uitgebouwd als stedelijk woongebied, met een belangrijk aandeel aan sociale huisvesting. Door de gunstige ligging nabij het op te waarderen Sint-Pietersstation en de N31, het directe contact met verschillende recreatieve voorzieningen en de nabijheid van de binnenstad en werkgelegenheidsgebieden, moet de verdere afwerking van de Sint-Pietersmolenwijk als een strategisch woonproject worden beschouwd. Een urbanisatiewedstrijd moet leiden tot een kwalitatieve invulling van de wijk, met een gemengde woningtypologie voor het bereiken van een sociale mix, voldoende groen, speelruimte en gemeenschapsvoorzieningen, en goede verbindingen met het openbaar vervoer en kernpunten in de wijk zoals De Dijk en Tempelhof.

Ook ter hoogte van kasteel Ter Poele doet zich een opportuniteit voor tot de realisatie van een kwalitatief gemengd woonproject. In BPA Vaartstraat is er aansluitend op het bestaande hotel een bouwzone voorzien met als bestemming ondermeer hotel en congresruimte. Deze uitbreiding voor hotel is op vandaag niet meer wenselijk. Gezien de nabijheid van de binnenstad en de kern van Sint-Pieters (via een fiets- en voetgangerstunnel onder de spoorweg) is het gebied daarentegen wel geschikt voor een woonbestemming⁶⁶. Voorwaarde hierbij is wel dat de bebouwbare oppervlakte en volume volgens het huidige BPA grosso modo niet toeneemt, zodat het groene parkkarakter behouden blijft, en dat de toegankelijkheid van het park voor het publiek behouden blijft. Door middel van een publiek-private samenwerking dient er een sociale mix gerealiseerd te worden van private en sociale meergezinswoningen.

Het woongebied van Sint-Pieters zal afgebufferd worden van de noordelijker gelegen bedrijventerreinen. Hiertoe kan door bosaanplanting in aansluiting op het bestaande Duiveketebos en geboortebos een omvangrijke groenzone gecreëerd worden voor Sint-Pieters, die past binnen de groene recreatieve gordel rond Brugge.

Ook de uitbreiding van de groenzone rond de Sint-Pietersplas past binnen dit concept. De Sint-Pietersplas wordt verder uitgebouwd als centrum voor watersportrecreatie, en krijgt een uitbreiding in noordelijke en oostelijke richting met ruimte voor verblijfsaccommodatie en bijkomende openluchtrecreatieve

⁶⁶ Dit vereist een wijziging van BPA 2 Vaartstraat.

voorzieningen. De Sint-Pietersplas vervult tevens een ecologische functie. Tenslotte vormt de Sint-Pietersplas het vertrekpunt om het poldergebied dat zich uitstrekt tot aan Blankenberge en Zeebrugge te verkennen met de fiets of te voet (recreatief medegebruik van het landschap). Een veilige oversteek van de primaire weg N31 is hiervoor noodzakelijk, bijvoorbeeld onder de vorm van een fiets- en voetgangersoversteek. Het poldergebied Speie is reeds in een BPA vastgelegd als weilandgebied met ecologische potenties.

Sint-Pieters wordt in het zuiden begrensd door het kanaal Brugge-Oostende dat uitgebouwd wordt als groenas. In de aansluitende groenzone van het Waggelwater wordt een speelbos aangeduid, en ook de roeiclub kan hier behouden blijven. Het Lisseweegs Vaartje vormt de oostelijke begrenzing van Sint-Pieters, en is de drager van een aantal groengebieden: kasteelpark Ter Poele, Duiveketebos-geboortebos en de parkbegraafplaats.

De aanwezigheid van het AZ Sint-Jan kan de basis vormen voor de uitbouw van een socio-medische campus door het aantrekken van andere socio-medische voorzieningen en onderzoeks- en onderwijsinstellingen in de medische sector (o.a. OCMW-voorzieningen).

5.1.2.2. Sint-Pieterskaai als “scharnier” tussen haven en stedelijk gebied

Tussen de stedelijke wijken van Sint-Pieters in het westen en Sint-Jozef-Koolkerke in het oosten, bevindt zich het zeehavengebied dat zich uitstrekt tot aan de Sint-Pieterskaai.

De zuidelijke terreinen van de binnenhaven tegenaan de Sint-Pieterskaai herbergen zowel havengebonden activiteiten als stedelijke activiteiten. Een deel van de terreinen is uit de concessie van de MBZ gelicht in functie van ‘stedelijke ontwikkelingen’ (omgeving Entrepot). De afbakening van dit gebied zal voorbereid worden in overleg tussen de stad Brugge en de MBZ. Bij de opmaak van het gewestelijk RUP voor de zeehaven zal deze afbakening de grens vormen tussen het zeehavengebied en het stedelijk gebied⁶⁷.

Langs de R30 Sint-Pieterskaai komt vandaag een ongeordend geheel voor van grootschalige winkels, ambachtelijke bedrijvigheid en woningen. Hier moet gestreefd worden naar een herstructurering en een afbakening van deze zone voor grootschalige detailhandel functionerend op regionaalstedelijk niveau.

De site van de oude Veemarkt wordt eveneens extensief gebruikt. Deze kan gerevaloriseerd worden als zone voor oppervlaktebehoevende activiteiten, gemeenschapsvoorzieningen, grootschalige winkels, kantoren, recreatie, enz. die door hun schaal, mobiliteitseffect en milieuoverlast niet in de binnenstad kunnen blijven. Een stedenbouwkundig ontwerp en een mobiliteitseffectrapport is gewenst.

Fort Lapin (R30) is eigenlijk een voortzetting van de Sint-Pieterskaai met grootschalige detailhandel en allerhande bedrijvigheid. De economische activiteiten langs de Damse Vaart zijn reeds verdwenen of zijn uitdovend (Structo, Mouterij Huys) en worden herbestemd voor wonen of stedelijke tertiaire functies (kantoren, diensten).

5.1.2.3. Sint-Jozef-Koolkerke

De noordoostelijke vleugel van het stedelijk gebied wordt eveneens versterkt met stedelijk wonen door het invullen van de resterende gronden tussen de Brugsesteenweg en de Damse Vaart, de ontwikkeling

⁶⁷ Strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge, Streefbeeld, goedgekeurd door de stuurgroep op 19 en 26 oktober 2004.

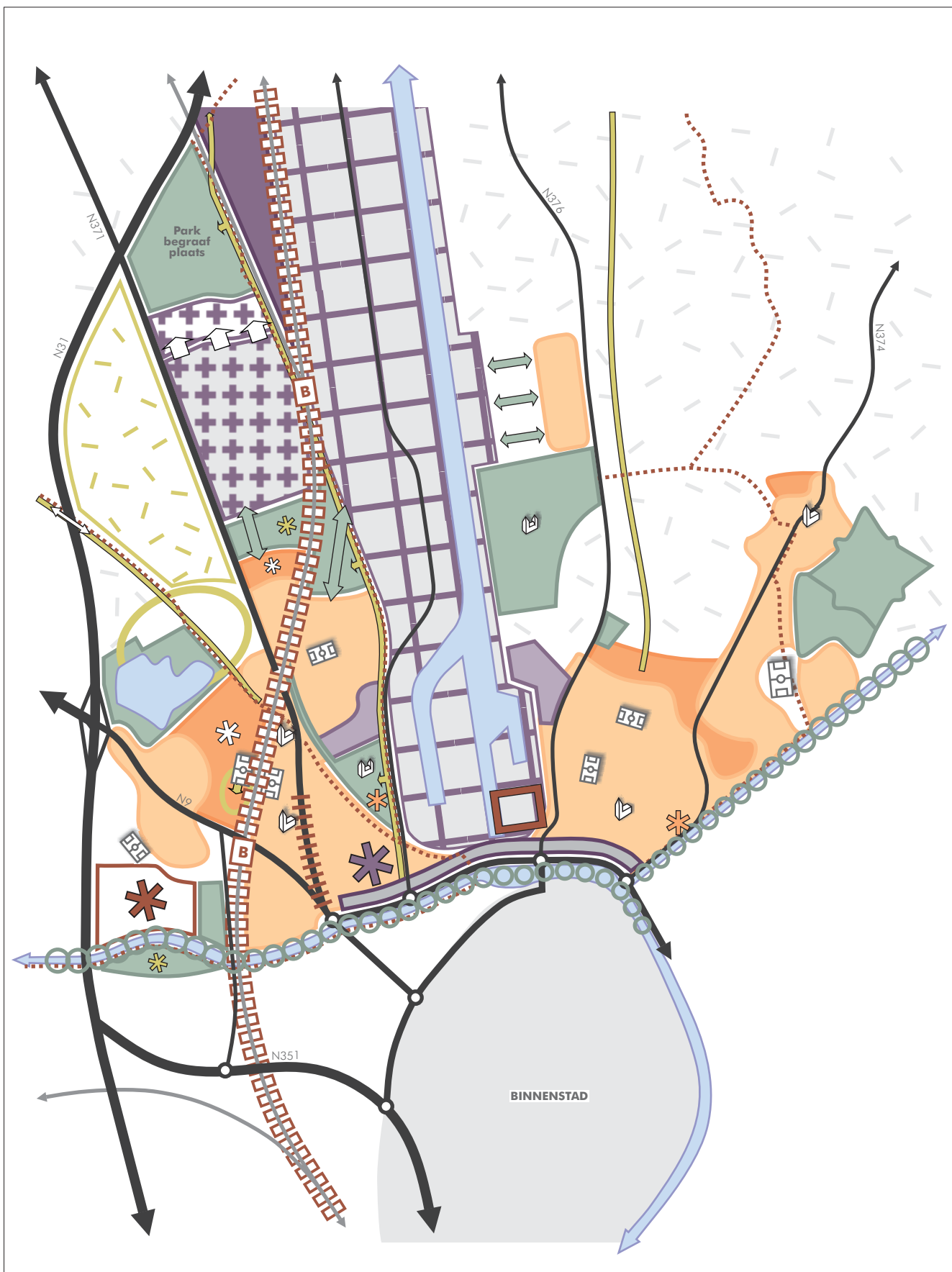
van het woonuitbreidingsgebied tussen de Dudzeelse Steenweg en de Brugse Steenweg⁶⁸, en de gedeeltelijke ontwikkeling van het woonreservegebied ten westen van de kern van Koolkerke. Om het agrarisch polderlandschap ten westen van de Brugsesteenweg (N374) zoveel mogelijk te vrijwaren, blijft het woonreservegebied grotendeels als reserve behouden, en wordt enkel het gedeelte ten noorden van de Arendstraat, aanleunend bij de kerk van Koolkerke, aangesneden voor woningbouw.

Ten aanzien van het landschappelijk waardevol agrarisch gebied is een duidelijke afwerking van de bebouwingsrand vereist. Ook de Damse Vaart vormt met zijn karakteristieke bomenrijen een bijzonder waardevol lijnelement in het landschap.

Het Fort van Beieren maakt net als het kasteelpark ten Berge deel uit van de groene gordel die de Brugse agglomeratie omringt. Groenzones voor sport en spel worden uitgebouwd in het sportpark Gemene Weidestraat, omgeving De Grendel en Pannebekerstraat. Naast de Damse Vaart wordt ook de Eivoordebeek een fijnmazige ecologische infrastructuur voor voetgangers en fietsers vanuit Sint-Jozef naar het landelijk gebied.

Ten noorden van het kasteelpark Ten Berge bevindt zich Kruisabele. Uitbreiding van deze woonconcentratie is niet gewenst. Wel moet Kruisabele gebufferd worden t.o.v. van de bedrijvigheid die de Lodewijk Coiseaukaai heeft overschreden.

⁶⁸ Dit woonuitbreidingsgebied is gedeeltelijk gesitueerd in BPA 77 Koolkerksesteenweg en BPA 159 Kasteel de Groene Poort (in opmaak).



- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Te ontwikkelen regionaal bedrijventerrein | | Bestaand woonwefsel |
| | Blauwe Toren: te herstructureren gemengd terrein bedrijvigheid -handel | | Te ontwikkelen / af te werken woongebied |
| | Blauwe Toren Noord: te ontwikkelen grootschalige detailhandelszone | | Woonproject |
| | Lokaal bedrijventerrein | | Strategisch woonproject |
| | Zeehavengebied | | Uitbreiding voor openluchtrecreatie en verblijfsaccommodatie |
| | Overgangszone haven-stedelijk gebied (exacte grens te bepalen) | | Stedelijk landbouwgebied te vrijwaren voor bedrijvigheid |
| | Oude Veemarkt: stedelijk strategisch project | | Buffer tussen woonwijken en bedrijvigheid |
| | Te structureren en af te bakenen zone voor grootschalige detailhandel | | In te richten speelzone / speelbos |
| | Uitbouw socio-medische campus | | Groenzone in te passen in groene gordel rond Brugge |

- | | |
|--|---|
| | Ecologische infrastructuur |
| | Uitbouw kanalen als groenassen en assen voor zachte recreatie |
| | Uit te bouwen lightrail met haltes in Sint-Pieters en bedrijvzone |
| | Primaire weg |
| | Secundaire weg |
| | Te versterken as met lokale voorzieningen |
| | Recreatieve fietsroute |
| | Fietsdoorsteek |
| | Kerk / kasteel / sportcentrum |

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 13

**GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR
NOORDLIJKE VLEUGEL**

Maart 2006

SumResearch
Urban Consultancy

1881 - HVD

5.1.3. OOSTELIJKE VLEUGEL

In de oostelijke stadsleugel liggen de doelstellingen van het ruimtelijk beleid vooral op het verbeteren van de woonkwaliteit en de verkeersleefbaarheid, het verhogen van de recreatiemogelijkheden en de afwerking van de bebouwingsranden met het buitengebied.

5.1.3.1. Sint-Kruis

De Maalsesteenweg vormt als drager van grootschalige handel een sterk structurerend element in de oostelijke stadsleugel. De zone voor grootschalige handel reikt tot aan het kruispunt van de Maalsesteenweg met Vossensteert-Doornhut, en moet ook in die zin afgebakend worden. De nog beperkte aanwezige ruimte binnen deze detailhandelsconcentratie kan verder opgevuld worden. Hiernaast heeft de Maalsesteenweg tevens een belangrijke functie als openbaar-vervoerscorridor (voorstadslijn naar Sijsele). Een herinrichting van het brede wegprofiel met faciliteiten voor de doorstroming van de bus, en een concentratie van het aantal op- en afritten naar de verschillende winkels is noodzakelijk. Hiertoe is momenteel een streefbeeld in ontwikkeling.

De uitbreidingsmogelijkheden voor het wonen zijn beperkt tot kleine resten van de grote (sociale) verkaveling Malehoek. Het woonuitbreidingsgebied ten noorden van het Zuidervaartje krijgt een herbestemming naar open ruimte (behoudens de terreinen van de tennisclub Witte Beer, en een beperkte uitbreidingszone met goede buffering ten aanzien van het landschap). Het woonuitbreidingsgebied ten zuiden van het Zuidervaartje wordt benut voor bijkomende sportterreinen van de Gulden Kamer.

De bestaande voetbalterreinen van Jong Male ten oosten van de Malewijk zijn inmiddels geregulariseerd via BPA 161 Maleveld. Een beperkte uitbreiding met 2 bijkomende velden ten noorden van de Brieversweg en aansluitend bij het bestaande sportcomplex is mogelijk. De landschappelijke ingreep ten aanzien van het Maleveld dient tot een minimum beperkt te worden.

Het zonevreemde voetbalterrein van FC Van Goethem aan de Aardenburgseweg wordt bestendigd via de opmaak van een BPA⁶⁹, en krijgt een beperkte uitbreiding van 2 bijkomende voetbalvelden.

Kenmerkend voor Sint-Kruis zijn de talrijke kasteelparken en groenzones. De groenzones binnen of aansluitend bij het woongebied vervullen een belangrijke recreatieve functie. Zo worden het bosje aan de Beukenlaan in de Malewijk en het Veltembos naar voren geschoven als speelzone. De aanliggende openruimte is bij het Veltembos te integreren. Voor het kasteelpark Rooigem is recentelijk een BPA goedgekeurd⁷⁰ om de groenzone als overgang tussen het woonpark (Bisschopsdreef) en de open ruimte te behouden en de bestaande recreatieve voorzieningen te bestendigen.

5.1.3.2. Assebroek

De herinrichting van de Generaal Lemanlaan als hoofdstraat was een eerste aanzet ter verbetering van de verkeersleefbaarheid, het aanpakken van de Astridlaan is de volgende stap. Hiernaast behoeft ook de Baron Ruzettelaan een herinrichting, met specifieke doorstromingsmaatregelen voor de bus. Net zoals de Maalsesteenweg vormt de Baron Ruzettelaan immers een belangrijke openbaar vervoerscorridor (voorstadslijn naar Oostkamp).

⁶⁹ BPA 158 Bachten Beukenbos

⁷⁰ BPA 136 Domein Rooigem

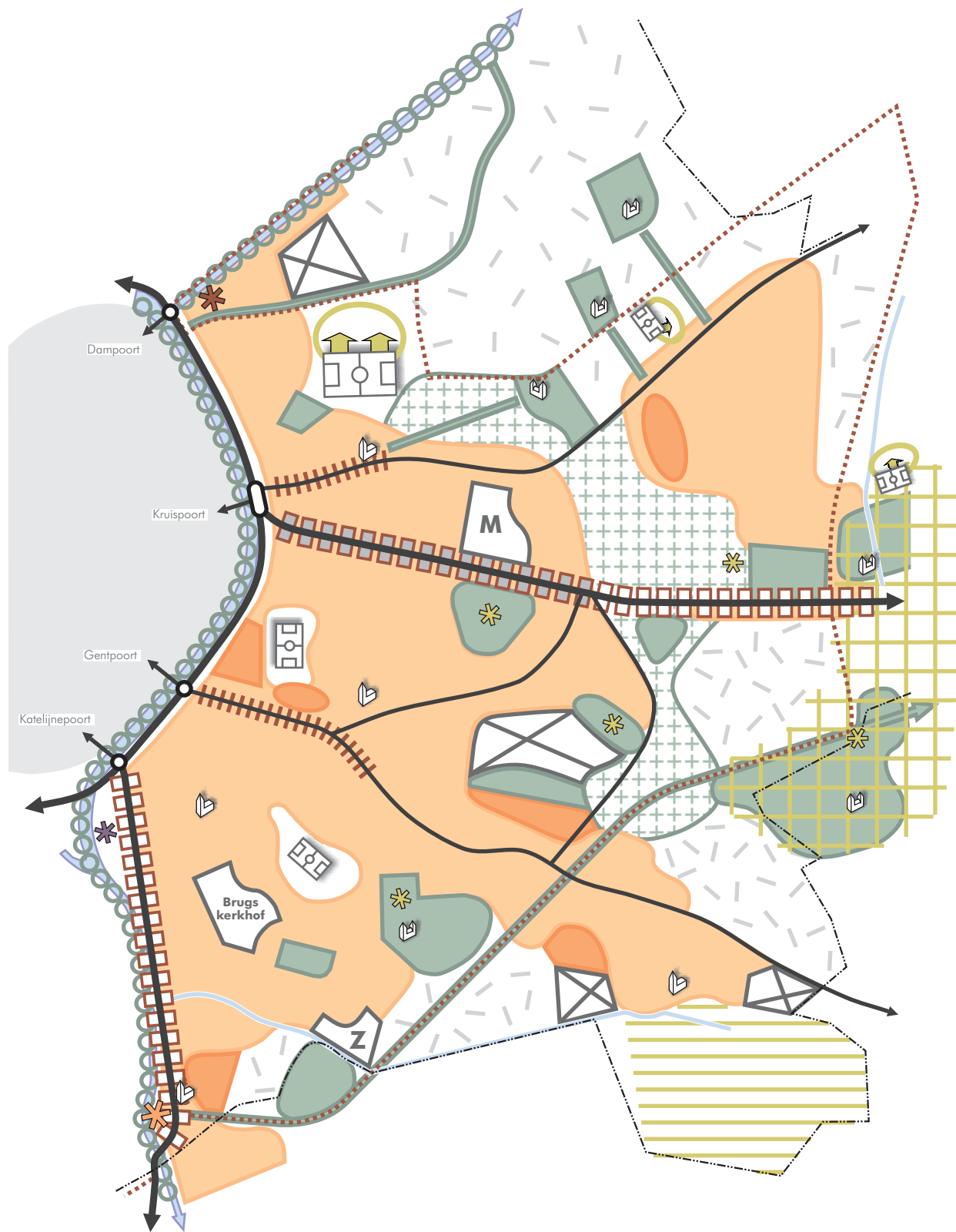
Voor het achterliggende gebiedje, ingesloten tussen de bebouwing van de Baron Ruzettelaan, het kanaal Gent-Brugge en de Katelijnebrug, dient een toekomstvisie opgemaakt te worden waarbij de potenties en de ontsluitingsmogelijkheden van het gebied onderzocht worden.

Er zijn uitbreidingsmogelijkheden voor het wonen in Assebroek door het ontwikkelen van een aantal ingesloten woonuitbreidingsgebieden. De busstelpplaats van De Lijn aan't Perretje in de kern van Assebroek dient geherlokaliseerd te worden. De vrijkomende gronden bieden samen met de aanleunende onbebouwde gronden rond de Blekerijstraat-Nijverheidsstraat mogelijkheden voor een kernversterkend beleid (wonen en kernversterkende functies).

De zuidzijde van Assebroek wordt ingenomen door een complex van meersengebieden (Assebroekse Meersen, Sint-Trudomeersen, Chartreusemeersen, Gemene weiden). Via een gewestelijk RUP werden de Assebroekse Meersen opgenomen in het Vlaams Ecologisch Netwerk. De overige meersengebied zijn natuurverwevingsgebieden en worden beheerd door de landbouw. Verschillende woonuitbreidingsgebieden aan de rand van dit meersengebied worden onttrokken aan het woningaanbod en krijgen een herbestemming als openruimtegebied.

Het gebied van de Gemene Weidebeek ligt zelfs volledig ingesloten in het woongebied. Het vormt een ideaal stedelijk natuurgebied met een recreatieve functie, aansluitend bij het Paalbos (voorzien als speelbos). Ook in het parkgebied aan de Olmendreef wordt een gedeelte als speelzone aangeduid.

Het domein Ryckvelde, grotendeels op het grondgebied van Sijsele, is een waardevol bosgebied. Er zijn uitbreidingsmogelijkheden richting Doolhof en omheen het Maleveld, zodat hier een omvangrijk oostelijk stadsrandbos kan gecreëerd worden.



- | | | |
|---|--|--|
| Kerk / kasteel / sportcentrum | Uitbouw kanaal als groenop + optimalisatie kanaal Brugge-Gent i.t.v. binnenvaart | Lokale weg |
| Grootchalige functies en voorzieningen | Uit te bouwen stadsbos | P+R zone |
| Bestaand woonweefsel | Assebroekse Meersen als prioritair natuurgebied | Herbestemming leegstaand pand voor wonen |
| Te ontwikkelen / of te werken woongebied | Te versterken als met lokale voorzieningen | Ontwikkeling van een toekomstvisie |
| Woonpark | Herin te richten als openbaar vervoerscorridor | |
| Te herbestemmen woonuitbreidingsgebied naar open ruimte | Te structureren en af te bakenen zone voor grootchalige detailhandel | |
| Uitbreiding sportcentrum | Differentiatie agrarisch gebied | |
| In te richten speelzone / speelbos | Recreatieve fietsroute door de groene gordel | |
| Groenzone in te passen in groene gordel rond Brugge | Secundaire weg | |

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 14

SumResearch
Urban Consultancy

**GEWENSTE RUIMTELIJKE
STRUCTUUR SINT-KRUIS - ASSEBOEK**

April 2006

1881 - HVD

5.1.4. WESTELIJKE VLEUGEL

In de westelijke stadsleugel liggen de doelstellingen van het ruimtelijk beleid in eerste instantie op het verbeteren van leefbaarheid langs de doortocht van de expressweg N31, en de stedenbouwkundige integratie van de expressweg in het bebouwde weefsel van Sint-Andries en Sint-Michiels. Maar ook de integratie van de bestaande en geplande spoorinfrastructuur vormt een belangrijk aandachtspunt voor de westelijke stadsleugel. Er dienen maatregelen getroffen te worden om de hinder voor de aangrenzende woonzones te minimaliseren.

5.1.4.1. Sint-Michiels

Het woongebied ten westen van de Koning Albert I-laan is vergroeid met Sint-Andries, en wordt doorsneden door de N31 expressweg. De opwaardering van de expressweg tot primaire weg I betekent dat alle kruispunten met lokale en secundaire wegen ongelijkvloers zullen aangelegd worden. Hierdoor wordt de vlotte verkeersdoorstroming verzekerd van zowel het doorgaand als van het lokaal verkeer, en wordt de barrièrewerking van de N31 verminderd. Uit het MER-rapport is gebleken dat een sleuf de beste oplossing is⁷¹. Het kruispunt met de Witte Molenstraat wordt vervangen door een fiets- en voetgangersverbinding. Ook ter hoogte van de Tillemgemstraat is een dergelijke zachte verbinding gewenst. Deze verbinding verzekert de toegankelijkheid met het te ontwikkelen zuidelijk stadsrandbos.

De doortocht van de expressweg heeft een stedenbouwkundige inpassing. Dit kan ondermeer door het nastreven van grootschalige kwaliteitsarchitectuur langs de tracé. De knooppunten van de N31 met de steenwegen vormen geschikte locaties voor grootschalige voorzieningen gezien de goede ontsluiting voor zowel het individueel verkeer als het collectief verkeer. Aan het knooppunt van de N31 met de K.Astridlaan zal de KHBO-campus gerealiseerd worden. Bij een eventuele herlokalisatie van de camping komen de terreinen aan het knooppunt met de Albertlaan in aanmerking voor een P+R zone, in combinatie met grootschalige stedelijke voorzieningen.

Ook de herinrichting van de stationsomgeving heeft belangrijke implicaties voor Sint-Michiels. De stationsingang aan de Sint-Michielszijde wordt vernieuwd met een aantrekkelijk voorplein en kantoorbebouwing tegenaan de spoordijk. Aan de binnenstadzijde van het station zijn er grootschalige functies voorzien: handel, reizigersfuncties en kantoren.

Voor het industrieterrein Ten Briele is een BPA goedgekeurd⁷² dat naast ambachtelijke bedrijvigheid tevens kantoorontwikkeling toelaat.

Kenmerkend voor Sint-Michiels zijn de talrijke groenzones. In het parkgebied van de Rode Poort en het Speelhof wordt een speelzone aangeduid. Het bosgebied van Tillegem-Beisbroek-Tudor wordt verder uitgebouwd tot een omvangrijk zuidelijk stadsrandbos. In het Tillegembos wordt een speelzone geïntegreerd.

In het Chartreusegebied, tegenaan de E40 wordt een terrein voor hoogwaardige diensten ingeplant in een parkachtige omgeving. Het terrein sluit aan bij het stadsrandbos dat hier bestaat uit een afwisseling van kleine bospartijen en open landbouwruimtes, en ecologische en landschappelijk waardevolle meersengebieden van de Kerkebeek en de Wulgenbroeken. Er dient tevens rekening gehouden te worden met de archeologische waarde van het Chartreusegebied.

⁷¹ Zie Informatief Deel, paragraaf 6.2.8.

⁷² BPA 80 La Brugeoise fase Ten Briele

5.1.4.2. Sint-Andries

Sint-Andries is een overwegend woongebied waarin een aantal grootschalige functies (gevangenis, Refuge, Olympiapark) zijn ingebed.

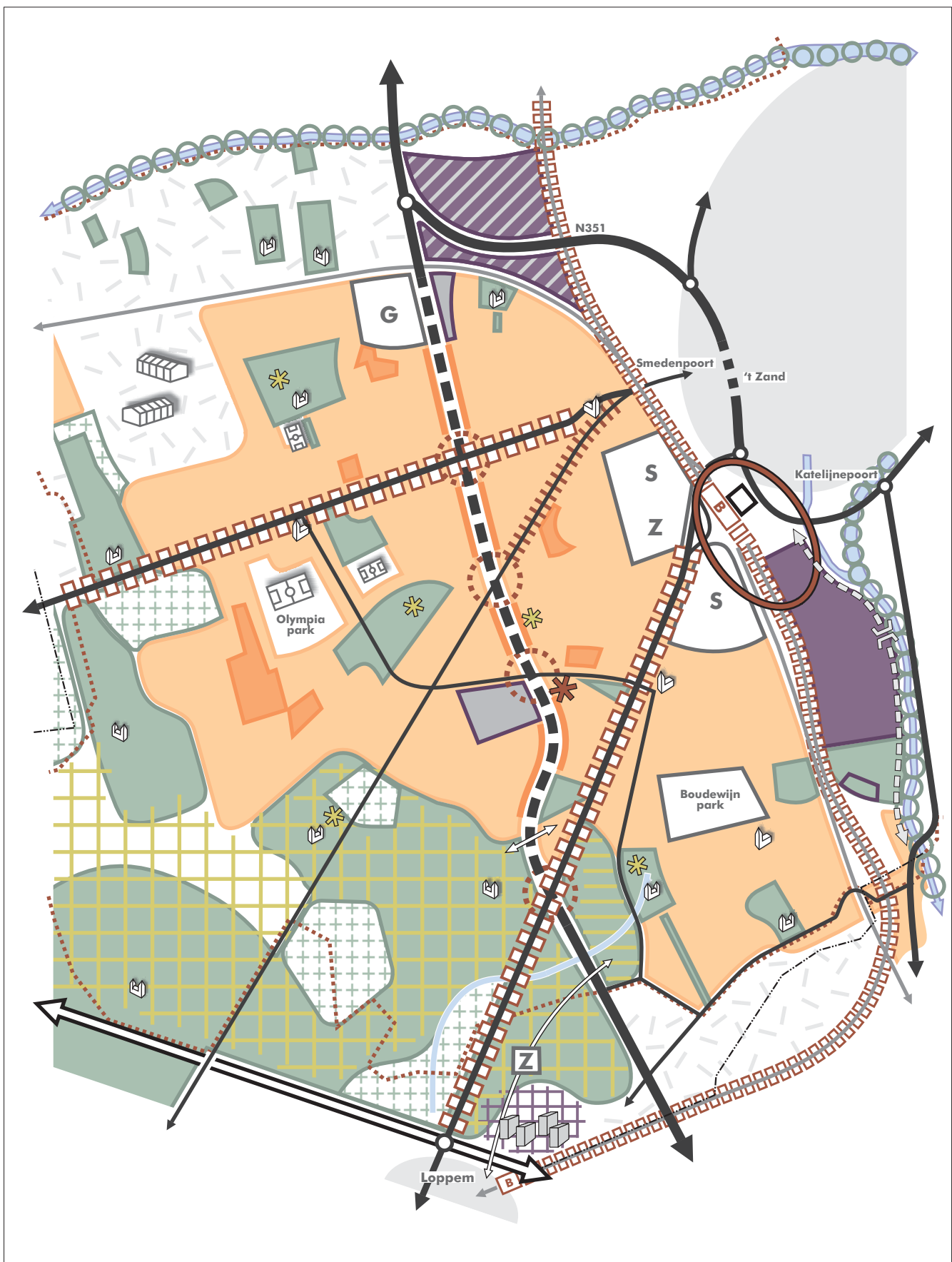
Net zoals Sint-Michiels wordt het woonweefsel van Sint-Andries doorsneden door de N31 expressweg. De kruispunten met de Torhoutsesteenweg en de Gistelsesteenweg verlopen reeds ongelijkvloers. Het kruispunt met de Legeweg dient nog aangepakt te worden, evenals de stedenbouwkundige inpassing van de expressweg. Ook langsheen de Gistelsesteenweg is de verkeersleefbaarheid een belangrijk aandachtspunt. Deze weg fungeert tevens als openbaar vervoerscorridor (voorstadslijn naar Jabbeke). Een herinrichting met aandacht voor deze aspecten is noodzakelijk.

Ook in Sint-Andries zijn er verschillende groendomeinen, waarvan een aantal een recreatieve functie vervullen. In het domein Koude Keuken wordt een speelzone aangeduid; het Coppietersbos fungeert als speelbos.

Een ander belangrijk beleidselement voor Sint-Andries is het openhouden van de smalle openruimtecorridor tussen Sint-Andries en Varsenare. Hiertoe is een strikt openruimtebeleid ter hoogte van het parklandschap Messem-Foreest noodzakelijk, met grondgebonden landbouw als landschappelijke drager.

In het stedelijk landbouwgebied tussen de Pastoriestraat, Zandstraat, spoorweg en Grote Moerstraat kunnen de bestaande glastuinbouwbedrijven verder ontwikkelen, maar vanuit ruimtelijk oogpunt zijn bijkomende inplantingen niet meer mogelijk.

Het openruimtegebied tussen de spoorweg en de Oostendse vaart vormt een overgangszone tussen polder en zandstreek. Dit landschappelijk waardevol agrarisch gebied met verspreide parken en bosjes vormt een gevarieerde landschappelijke buffer met een bijzondere recreatieve belevingswaarde. Het gebied dient optimaal toegankelijk gemaakt te worden voor recreatief medegebruik. Hiertoe zal via deze groene corridor een ontsluitingsstructuur voor recreatief fiets- en wandelnetwerk voorzien worden tussen de noordzijde van de binnenstad/Kristus Koning en het zuidelijk stadsrandbos.



- | | | |
|---|--|--|
| Bestaand woonweefsel | Regionaal bedrijventerrein | Secundaire weg |
| Af te werken woongebied | Te structureren en af te bakenen zone voor grootschalige detailhandel | Primaire weg |
| Herin te richten als openbaar vervoerscorridor | Ambachtelijke zone te herbestemmen naar parkgebied via gewestelijk RUP | Recreatieve fietsroute door de groene gordel |
| Uit te bouwen lightrail met haltes in het hoofdstation en Loppem/Chartreuse | Herstructurering gemengd terrein bedrijvigheid - handel - kantoren | Fietsdoorsteek |
| Onbebouwde percelen in woonpark: onderzoek herbestemming naar groen | Strategisch project stationsomgeving | Te versterken as met lokale voorzieningen |
| Groenzone in te passen in groene gordel rond Brugge | Stedenbouwkundige inpassing N31 | Vaardijkstraat: verbreding Z deel en infrastructurale stop |
| Uitbouw kanalen als groenas + optimalisatie kanaal Brugge-Gent voor binnenvaart | Knoop punten N31 als mogelijke locaties voor grootschalige voorzieningen | Uitbouw KHBO-campus |
| Uit te bouwen stadsbos | Stedelijk landbouwgebied met ondersteuning aanwezige glastuinbouw | In te richten speelzone / speelbos |
| Te ontwikkelen terrein voor hoogwaardige diensten | Gedifferentieerd agrarisch gebied | Grootschalige voorzieningen |

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 15

SumResearch
Urban Consultancy

**GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR
SINT-MICHIELS - SINT-ANDRIES**

April 2006

1881 - HVD

5.2. ZEEBRUGGE EN POLDERDORPEN

Voor Zeebrugge en de polderdorpen rondom het havengebied ligt de nadruk van het beleid op het garanderen van de leefbaarheid. Dit kan ondermeer door het voorzien van buffers ten aanzien van de havenactiviteiten en infrastructuur en het ontwikkelen van een samenhangend lokaal verkeerssysteem en fietsnetwerk⁷³.

5.2.1. ZEEBRUGGE

Zeebrugge zit geprangd tussen de voor- en achterhaven, en wordt bovendien doorsneden door verschillende lijninfrastructuren, waardoor de kern uiteenvalt in vier afgescheiden wijken. Het beleid voor Zeebrugge is dan ook in eerste instantie gericht op het verbeteren van de binding tussen de verschillende wijken en het verhogen van de woonkwaliteit.

De Kustlaan wordt heringericht tot 'boulevard' voor het lokaal verkeer, waardoor ze eerder als bindmiddel gaat fungeren tussen Zeebrugge-dorp en de vismijnwijk dan als barrière. Hiernaast passeren ook de toeristische kusttram en de recreatieve kustfietsroute langs de Kustlaan. Om het havenverkeer weg te houden van de Kustlaan, wordt in het verlengde van de Isabellalaan de NX aangelegd als verbinding tussen de Oostelijke Havenrandweg en de N31. Het stadsbestuur pleit ervoor om deze weg ten zuiden van de spoorlijn aan te leggen, om de leefbaarheid van de Stationswijk niet verder in het gedrang te brengen. Het schrappen van de verbinding tussen de Isabellalaan en de kustlaan aan de westzijde van het dorp schept de mogelijkheid om een gemengde zone in te richten als bindmiddel tussen Zeebrugge-dorp, de vismijnwijk en de stationswijk. De oostelijke en zuidelijke rand van Zeebrugge-dorp worden afgewerkt in geïntegreerd in een groenbuffer ten aanzien van de achterhaven.

In het kader van het kustactieplan wordt de site rond de oude vismijn Zeebrugge verder uitgebouwd als toeristische aantrekkingspool, naast de bestaande woonfunctie. Het openbaar domein wordt opgewaardeerd door het voorzien van een aantal wandelpromenades, groenzones, een verkeersluw gebied, aanlegsteigers, ...

Om de leefbaarheid van de Stationswijk te verhogen staan de opwaardering van het openbaar domein voorop, de reconversie van de sociale woningen, en de buffering ten aanzien van de Kustlaan en de aan te leggen NX.

In de strandwijk bevinden zich de belangrijkste toeristische activiteiten. Ook in de toekomst blijft het strand een belangrijke recreatieve functie vervullen, met de mogelijkheid voor strandevenementen. Op de westelijke strekdam wordt een wandelpromenade uitgebouwd. Het bijkomend station ter hoogte van de strandwijk was een eerste stap om de toenemende automobiliteit af te remmen. Daarnaast kan de aanleg van een randparking ten noorden van de transportzone het storende parkeerplaatszoekende verkeer weghouden uit de wijk. Aansluitend wordt een verblijfszone voorzien voor mobilhomes en een terrein voor doortrekkende woonwagens.

5.2.2. ZWANKENDAMME

Zwankendamme wordt gebufferd aan de oostzijde ten aanzien van de achterhaven, aan de noordzijde ten aanzien van de Glaverbelvestiging, en aan de westzijde ten aanzien van het nieuwe vormingsstation.

⁷³ Zie: WES, februari 2003, nota "voorbeelduitwerkingen leefbaarheid en landschap" in het kader van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge.

Voor de oostelijke buffer wordt verder gebouwd op de bestaande lineaire groenbuffer langs het Boudewijnkanaal, en wordt een vista opengehouden op het Verbindingsdok. Ten opzichte van het havengebied ten noorden en het vormingsstation komt een massieve groenbuffer op een talud. Groenbuffer en talud fungeren niet alleen als visuele en geluidsbuffer, maar zijn tevens drager van een fietsverbinding richting N31. In de westelijke bufferzone wordt er tevens een speelzone geïntegreerd.

Een bijkomende lokale ontsluitingsweg verbindt Zwankendamme met de N31. Het verdertrekken van deze weg ten westen van de transportzone zorgt niet alleen voor een lokale verbinding met Blankenberge, maar tevens voor een duidelijke begrenzing van de transportzone die gebufferd wordt ten aanzien van het omliggende polderlandschap. De exacte locatie van deze bufferzone dient later bepaald te worden i.f.v. een mogelijke uitbreiding van de transportzone.

5.2.3. DUDZELE

Ten noorden van de woonkern Dudzele wordt de hoofdweg AX aangelegd. De AX vormt een duidelijke begrenzing voor de havenactiviteiten en wordt uitgebouwd als groenas door begeleidende bomenrijen. Tussen de AX en Dudzele wordt een buffer uitgebouwd met ruimte voor natuurontwikkeling en een speelzone. Langsheen de buffer tegen de AX wordt een fietspad aangelegd, met een fietsdoorsteek onder de AX en spoorweg richting achterhaven.

De Dudzeelse brug-Stationsweg wordt heraangelegd voor lokaal verkeer en havenverkeer, en geeft aansluiting op de Pathoekeweg (ontsluiting binnenhaven), een nog aan te leggen ontsluitingsweg voor de “spie”, en de N31. Aan het tracé wordt een ruim afgescheiden fietspad in het groen aangelegd, zodat het oostelijke en westelijk poldergebied met elkaar wordt verbonden.

De kern van Dudzele is de enige woonkern binnen het poldergebied waar het wonen op maat van het dorp wordt versterkt binnen de grenzen van het landelijk woongebied op het vigerende gewestplan, namelijk ten oosten van de Dudzeelsesteenweg en ten zuiden van de kerk. Het bestaande sportpark wordt uitgebreid met één sportveld.

5.2.4. LISSEWEGE

Lissewege is een typisch polderdorp met toeristische kwaliteiten, met name het historisch centrum ten oosten van de N31 expressweg met zijn beeldbepalende kerktoren. Het achterliggende weidegebied is ecologisch en landschappelijk bijzonder waardevol en is reeds gedeeltelijk opgenomen als VEN-gebied. De enige verstoring in dit weidegebied is de aan te leggen spoorwegbocht “Ter Doest”, die echter een noodzakelijk ontbrekende schakel vormt tussen het westelijk en oostelijk deel van de haven.

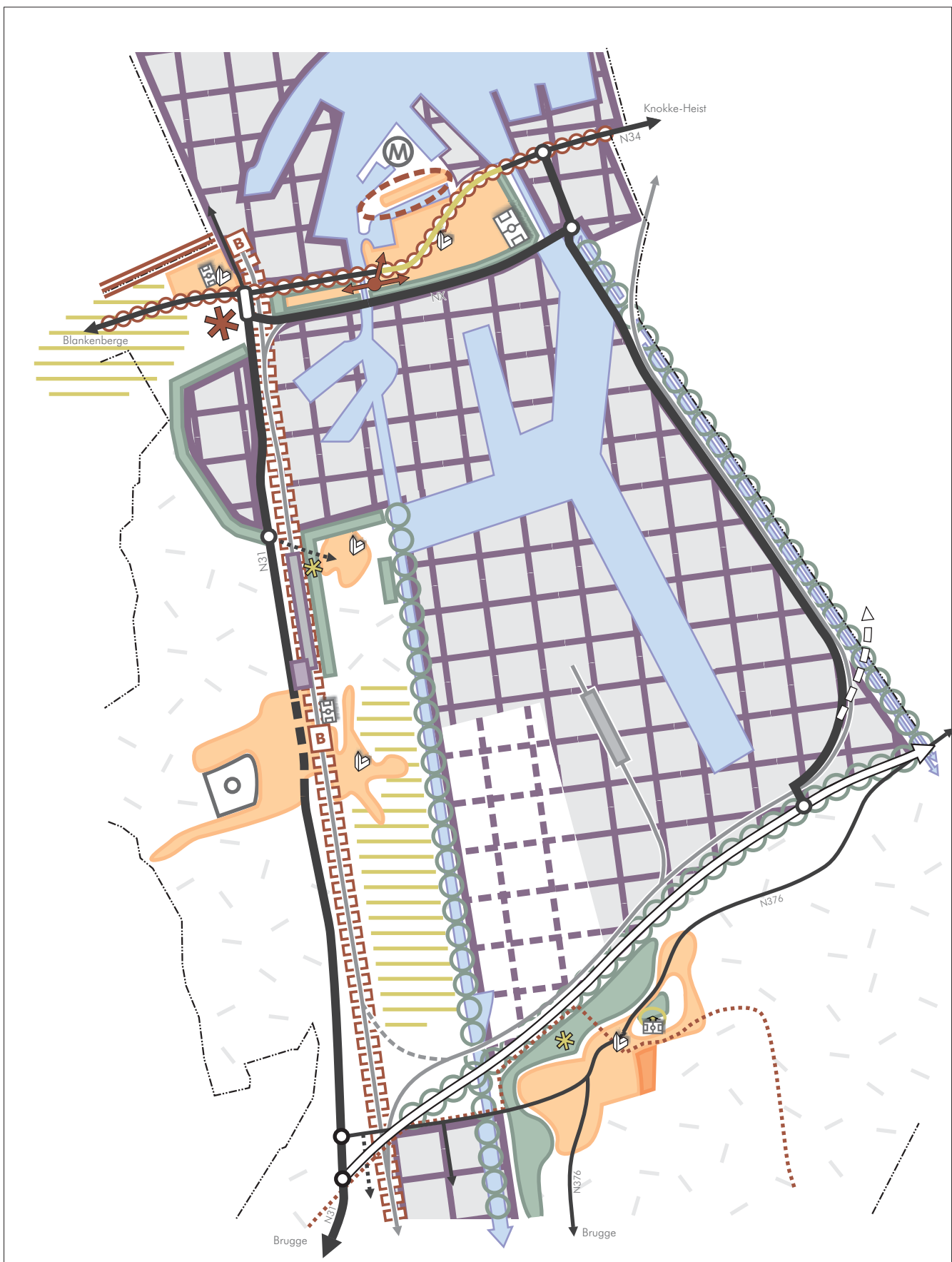
De bermen van het Boudewijnkanaal worden verder uitgebouwd als groenbuffer ten opzichte van de achterhaven. De nieuwe spoorbundel die ten noorden van Lissewege wordt uitgebouwd, wordt landschappelijk ingepast met een massieve groenbuffer (talud met opgaande beplanting).

De verkaveling Zeewege in het westen van Lissewege is momenteel slechts gedeeltelijk gerealiseerd, en vertoont weinig kwaliteitsvolle groene ruimtes. Gezien de woonbehoefte voor het buitengebied niet kon worden aangetoond wordt Zeewege voorlopig niet verder ontwikkeld. Op termijn is de afwerking van deze wijk echter meer dan wenselijk, met integratie van een functioneel en visueel aantrekkelijk openbaar domein (speelzone, sportterrein, ...).

Een veilige relatie met de oude kern aan de overkant van de N31 expressweg en het station is evenwel noodzakelijk, evenals een goede doorstroming van het verkeer op de N31. Hiertoe wordt de expressweg

N31 ter hoogte van Lissewege in een sleuf gebracht. Hierdoor kan een aangenaam verblijfsgebied gecreëerd worden voor Lissewege, en gebeurt de doortocht van het doorgaand verkeer nagenoeg conflictvrij.

Als uitlopers van de kern van Lissewege zijn een aantal zonevreemde woonlinten aanwezig (o.a. Beukemaerestraat, Ter Doeststraat en Canadezenstraat) die uit het agrarisch gebied zullen worden gelicht. Ten noorden van de kern van Lissewege wordt verdere lintbebouwing richting Zeebrugge vermeden. Het militair domein krijgt een herbestemming als lokale bedrijvenzone.



- Woonzone kwalitatief opwaarderen
- Af te werken woongebied
- Randparking, zone mobilhomes en doortrektersterrein woonwagens
- Te reserveren woonuitbreidingsgebied
- Uitbreiding sportcentrum
- In te richten speelzone / speelbos
- Zone voor strandrecreatie
- Buffergroen t.o.v. havenactiviteiten en infrastructuur
- Uitbouw lijninfrastructuur als groenassen

- Uit te bouwen lightrail
- Kustram en kustfietsroute
- Inrichting Kustlaan als boulevard
- Bindingszone ts. Zeebrugge-dorp, vismijnwijk en stationswijk
- Renovatieproject oude vissershaven
- Prioritair natuurgebied / bosgebied
- Strategische reserve in havengebied met bijzondere beschermingsstatus
- Havenactiviteiten
- Herbesteding militair domein voor lokale bedrijvigheid

- Kerk / sportcentrum
- Militair domein
- Aan te leggen AX
- Recreatieve fietsroute
- Primaire weg (NX deels aan te leggen)
- Secundaire weg
- Te onderzoeken verbinding knooppunt AX - N300 Heistlaan
- Aan te leggen lokale weg
- Nieuw vormingsstation

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan BRUGGE

Opdrachtgever : Stadsbestuur van Brugge

KAART 16

SumResearch
Urban Consultancy

**GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR
HAVEN EN OMLIGGENDE DORPEN**

April 2006

1881 - HVD

6. CONCRETE MAATREGELEN EN ACTIES

In de voorbije hoofdstukken werden er bij het uitwerken van de verschillende deelstructuren een aantal ruimtelijke beleidselementen aangegeven. Op deze manier werd gekomen tot een gewenste nederzettingsstructuur, ruimtelijke-economische structuur, verkeers- en vervoersstructuur, natuurlijke, agrarische en landschappelijke structuur, en tenslotte toeristisch-recreatieve structuur. Daarna werd de gewenste ruimtelijke structuur verder gedetailleerd op microschaal. In het hiernavolgende actieplan worden al de acties opgesomd die het gewenste beeld van Brugge moeten realiseren.

6.1. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

De acties met betrekking tot de nederzettingsstructuur zijn gericht op de verdere uitbouw van Brugge als aantrekkelijke woongemeente.

DOELSTELLING	ACTIE & INSTRUMENT	INITIATIEFNEMER EN PARTNERS
1. afbakening van het gebied waarbinnen een stedelijk beleid gevoerd wordt	- opmaak GewRUP met afbakingslijn van het regionaalstedelijk gebied Brugge (RSG Brugge)	- zie afbakening RSG Brugge
2. voorkomen van structurele leegstand	- inventarisatie leegstaande woningen - belastingsheffing op leegstand - uitvoeren van strategische woonprojecten	- stad Brugge
3. renovatie van woningen stimuleren	- opvolgen premie voor renovatie van kwalitatief laagwaardige woningen - uitvoeren kleinschalige renovatieprojecten - jaarlijkse inventaris nieuw gebouwde woningen en structurele renovaties	- stad Brugge
4. behoud verweving van kleinschalige functies en wonen in de binnenstad	- bewaken van de woonfunctie bij grootschalige niet-woonprojecten - stipt uitvoeren gemeentelijke bouwverordening (bv. wonen boven winkels, functiewijzigingen)	- stad Brugge
5. benutten van verdichtingsmogelijkheden	- jaarlijkse inventaris onbebouwde percelen - verhogen realisatiegraad uitgeruste bouwpercelen door strikte opvolging belasting op onbebouwde percelen - Stimulering wonen boven winkels (via de gemeentelijke bouwverordening) - Herbestemming verlaten bedrijfspanden in het woongebied	- stad Brugge
6. scheppen van nieuwbouwmogelijkheden	- ontwikkelen niet-uitgeruste gronden in woongebied - ontwikkelen van de woonuitbreidingsgebieden zoals aangeduid in GewRUP: inrichting en fasering van deze woonuitbreidingsgebieden via de opmaak van een GRUP of verkavelingsplan	- stad Brugge - Selectie aan te snijden wug in afbakening RSG - stad Brugge staat in voor de inrichting en fasering van de woonuitbreidingsgebieden

7. streven naar verweving van woningtypes en het creëren van een sociale mix	- opleggen van verhoudingen sociale huurwoningen – sociale koopwoningen – private woningen bij elk project van minstens 25 woningen, via gemeentelijke verordening - toezien dat de juiste woningtypes (woningen voor starters, voor gezinnen met kinderen, voor ouderen, ...) op de juiste plaats gerealiseerd worden	- stad Brugge
8. verhogen van de woonkwaliteit en garanderen van de leefbaarheid van de dorpen rond het havengebied	- herinrichting Kustlaan als boulevard - revalorisatie oude vismijnkwartier in Zeebrugge - bufferen van de woongebieden t.a.v. de havenactiviteiten - ontwikkelen van een samenhangend lokaal verkeers- en fietsnetwerk - herinrichting doortocht N31 en Kustlaan N34a	- zie strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge
9. mogelijkheden bieden voor alternatieve woonvormen	- opmaak van een GRUP ondermeer voor de ontwikkeling van een doortrektersterrein voor woonwagens, in samenhang met een verblijfszone voor mobilhomes en een toeristische randparking, in het gebied ten noorden van de transportzone te Zeebrugge - aanduiden van plaatsen voor permanent aanmeren van woonboten in overleg met AWZ	- stad Brugge - stad Brugge i.s.m. AWZ
10. een oplossing bieden voor de problematiek van zonevreemde woningen	- opmaak van gebiedsgerichte GRUP's	- stad Brugge
11. streven naar een kwalitatieve invulling van restzones	- onderzoek naar de potenties en ontsluitingsmogelijkheden van het gebiedje tussen de bebouwing van de Baron Ruzettelaan, het kanaal Gent-Brugge en de Katelijnebrug + opmaak van een toekomstvisie	- stad Brugge

6.2. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

De acties met betrekking tot de ruimtelijk-economische structuur zijn gericht op de verdere uitbouw van Brugge als tewerkstellingspool, en het versterken van de distributiefunctie van de stad, in relatie met de leefbaarheid en de mobiliteit.

DOELSTELLING	ACTIE & INSTRUMENT	INITIATIEFNEMER EN PARTNERS
1. bevorderen verweving wonen en werken	- verderzetten stadsvernieuwingsbeleid in binnenstad en randgemeenten - in de mate van het mogelijke, herlokalisatie van niet-hinderlijke ambachtelijke bedrijven uit de woonzone tegengaan	- stad Brugge
2. optimaal benutten van de bestaande bedrijventerreinen	- jaarlijkse inventaris onbebouwde industriële percelen & leegstaande bedrijfs- en handelsgebouwen - belasting op onbebouwde industriële percelen - begeleiden ontwikkeling bedrijventerreinen	- stad Brugge
3. ruimte voorzien voor bijkomende regionale bedrijvigheid	- Herbestemmen agrarisch gebied van 'de spie' naar regionaal bedrijventerrein via opmaak GewRUP	- zie afbakening RSG Brugge
4. voorzien in een strategische reserve op lange termijn voor regionale bedrijvigheid	- GewRUP Blankenbergse steenweg in functie van het vrijwaren van het gebied voor landbouw met nabestemming regionale bedrijvigheid	- zie afbakening RSG Brugge
5. ruimte voorzien voor hoogwaardige diensten op Vlaams niveau	- GewRUP voor het Chartreusegebied, in functie van de ontwikkeling van een zone voor hoogwaardige diensten	- zie afbakening RSG Brugge
6. bevestigen van verweving van functies op bedrijventerreinen	- opmaak GewRUP voor Blauwe Toren i.f.v. de herstructurering tot gemengd terrein regionale bedrijvigheid – handel⁷⁴ - opmaak GRUP voor Waggelwater, i.f.v. de herstructurering tot gemengd terrein regionale bedrijvigheid – handel – kantoren *	- zie afbakening RSG Brugge - stad Brugge
7. ruimte voorzien voor lokale bedrijvigheid	- aanduiden van terreinen voor lokale bedrijvigheid en optimale benutting in die zin: - o te herbestemmen militair domein Lissewege: opmaak BPA/GRUP - o zuidelijk deel van de spie: opname in GewRUP voor de spie	- stad Brugge en beheerders bedrijventerreinen - zie afbakening RSG Brugge

⁷⁴ Suggestie ten aanzien van het Vlaams Gewest dat bevoegd is voor de opmaak van dit Gewestelijk RUP.

* ~~xxxxxx~~: uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

	o WVI-verkaveling voor kleinschalige bedrijven tussen de Pathoekeweg en Boudewijnkanaal: opname in GewRUP voor de afbakening van het zeehavengebied	- zie strategisch plan haven Brugge - Zeebrugge
8. ruimte voorzien voor kantoorontwikkeling en grootschalige voorzieningen	- in de stationsomgeving (naast de voorziene ruimte voor grootschalige detailhandel) door uitvoering van de BPA's voor de stationsomgeving - aan de knooppunten van de N31 en in de omgeving van de Sint-Pieterskaai, op basis van het vergunningenbeleid	- stad Brugge
9. een oplossing bieden voor de zonevreemde bedrijven	- indien noodzakelijk opmaak van gebiedsgerichte GRUP's	- stad Brugge
10. afbakening van het gebied waarbinnen een strikt havenbeleid gevoerd wordt	- opmaak GewRUP met afbakingslijn van het havengebied Brugge	- zie strategisch plan haven Brugge - Zeebrugge
11. gefaseerde uitbouw van de kusthaven Brugge-Zeebrugge in meerdere ruimtelijke kamers, met ruimte voor havenactiviteiten, havengebonden en havenondersteunende activiteiten	- verdere ontwikkeling voorhaven (verdiepingsprogramma, intensiteitsverhoging container- en ro-ro terminals, herinrichting Britanniadok, ...) - uitvoer strategische haveninfrastructuur-projecten (verbeteren nautische toegankelijkheid, reconversie oude havengebied) - voorzien van strategische reserves - verdere uitbouw achterhaven (verhoging intensiteit ruimtegebruik bestaande en nog aan te snijden terreinen) - ontwikkelen van terreinen voor distributie - ontwikkeling en beheer van de Brugse binnenhaven (vernieuwing en reconversie bestaande terreinen) - voorbereiding van de afbakening 'omgeving Entrepot' in de binnenhaven, als exacte begrenzing tussen het stedelijk gebied en het zeehavengebied	- zie strategisch plan haven Brugge - Zeebrugge
12. Versterken handelsfunctie in de binnenstad en kernen randgemeenten	- heraanleg openbaar domein (poortstraten in binnenstad en invalswegen randgemeenten)	- stad Brugge
13. Concentratie van grootschalige detailhandel binnen afgebakende zones : - Maalsesteenweg - Sint-Pieterskaai – Veemarkt - Havenstraat - Fort Lapin - Hoge Express - Legeweg - Veemarkt Sint-Michiels - Blauwe Toren Noord - Stationsomgeving	— opstellen van GRUP's voor de afbakening en ordening van de grootschalige detailhandelzones (voor zover dit nog niet gebeurd is via BPA) * - buiten deze zones: waar noodzakelijk opstellen van GRUP's om commerciële functies van > 300 m² netto-verkoopsoppervlakte uit te sluiten (voor zover dit nog niet gebeurd is via BPA)	- stad Brugge i.s.m. AROHM

* ~~xxxxx~~: uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)

6.3. VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

De acties met betrekking tot de verkeers- en vervoersstructuur zijn gericht op het beheersen van de groeiende automobilititeit en het verhogen van de verkeersleefbaarheid.

DOELSTELLING	ACTIE & INSTRUMENT	INITIATIEFNEMER EN PARTNERS
1. uitbouw multimodale ontsluitingsinfrastructuur voor de haven		
- uitbouw hoofdwegenet	- aanleg van de AX als verbinding met de N49/A11 (Westkapelle) - ombouw N31 doorheen Brugse agglomeratie - herinrichting N31 tussen AX en Zeebrugge - herinrichting Oostelijke Havenrandweg	- zie strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge
- uitbouw spoorwegennet	- aanleg 3e spoor Brugge-Lissewege - aanleg 4e spoor Brugge-Gent - aanleg bocht Ter Doest - betere spoorontsluiting oostelijke voorhaven - capaciteitsuitbreiding vormingsstations	- zie strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge
- verbeterde verbinding met het hoofdwaterwegennet	- optimalisatie kanaal Brugge-Gent tot 1.350 ton - ondersteuningsprogramma estuaire vaart - afwachten eventuele beslissing Vlaamse overheid over aanleg nieuw kanaal Zeebrugge- hoofdwaterwegennet	- zie strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge
2. uitbouw van een intern wegennet in de haven	- functionele categorisering havenwegen en aangeven inrichtingseisen - aanleg NX als ontbrekende schakel - verbetering kooppunt A. Ronsestraat en N34 Isabellalaan	- zie strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge
3. voeren van een stedelijk mobiliteitsbeleid		
- uitwerken hiërarchische indeling wegennet en aangepaste inrichting van de wegen	- selectie en inrichting hoger wegennet (hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen) - selectie en inrichting lokale wegen, door verdere uitvoering van het mobiliteitsplan	- vlaams gewest en provincie - stad Brugge
- uitbouw van een fietsroutenetwerk	- selectie en inrichting bovenlokaal fietsroutenetwerk (hoofdroutes, bovenlokale routes en kustfietsroute) - selectie en inrichting lokale fietsroutes, door verdere uitvoering van het mobiliteitsplan Brugge	- provincie - stad Brugge
- verderzetten parkeerbeleid gericht op de bewoners en bezoekers van de binnenstad	- verdere uitvoering mobiliteitsplan Brugge	- stad Brugge

- uitbreiding van het openbaar- vervoersaanbod	- onderzoek uitbouw lightrail - verdere uitvoering mobiliteitsplan Brugge	- zie afbakening RSG Brugge - stad Brugge i.s.m. AWV, De Lijn en NBMS
- verbeteren doorstroming openbaar vervoer	- wijzigen categorisering R30 tussen N50 en N351 van primaïr II naar secundair III, via herziening RSV en PRS - wijzigen categorisering N397 K. Albertlaan tussen N31 en R30, van primaïr II naar secundair II, via herziening RSV en PRS - Selectie van N367 Gistelsesteenweg, N50 Baron Ruzettelaan, N9 Maalsesteenweg als secundaire wegen categorie III (indien nog niet het geval), via herziening PRS en opmaak streefbeeld	- AROHM en provincie - Provincie en AWV, i.s.m. De Lijn en stad Brugge
4. de juiste activiteit op de juiste plaats	- voeren van een locatiebeleid voor bedrijven, distributie en toerisme door het verplicht laten opstellen van een mobiliteitseffectrapport bij belangrijke bouwaanvragen	- stad Brugge

6.4. NATUURLIJKE EN AGRARISCHE STRUCTUUR

De acties met betrekking tot de agrarische structuur zijn gericht op het creëren van voldoende omvangrijke arealen voor de grondgebonden land- en tuinbouw, en op de optimale afstemming met de natuurlijke en landschappelijke waarden van de open ruimte. De acties met betrekking tot de natuurlijke structuur zijn gericht op het vrijwaren, verbinden en bufferen van de grote gebieden met natuurwaarde.

DOELSTELLING	ACTIE & INSTRUMENT	INITIATIEFNEMER EN PARTNERS
1. versterken van de grondgebonden landbouw en optimale afstemming van de landbouw- en tuinbouw met natuurlijk en landschappelijke waarde van de open ruimte	- Differentiatie van het agrarisch gebied in 4 beleids-categorieën, via de opmaak van gewestelijke of gemeentelijke RUP's (nader te bepalen) : - Autonoom landbouwgebied - Stedelijk landbouwgebied - Grondgebonden landbouwgebied in waardevol landschap - Grondgebonden landbouwgebied met hoog ecologisch belang of natuurverwevingsgebied - In deze RUP's worden de afbakening en de ontwikkelingsmogelijkheden aangeven	- stad Brugge i.s.m. AROHM
2. een oplossing bieden voor de zonevreemde landbouw-bedrijven	- opname in gebiedsgerichte RUP's (zie actie 1)	- stad Brugge i.s.m. AROHM
3. beschermen en versterken van de prioritair gebieden voor natuur	- Integrale opname van de prioritair gebieden voor natuur in het VEN (indien nog niet het geval) - Voeren van een actief natuurbeheersbeleid en een traditioneel landbouwbeheer (zie voorstellen GNOP)	- AROHM i.s.m. stad Brugge - stad Brugge
4. beschermen en versterken van de natuurverwevingsgebieden	- Opname van de natuurverwevingsgebieden in het IVON - Voeren van een traditioneel landbouwbeheer (zie voorstellen GNOP)	- AROHM i.s.m. stad Brugge - stad Brugge
5. beschermen en versterken van de lokale natuurelementen	- een aangepast harmonisch beheer in functie van hun natuurlijke en recreatieve rol (zie voorstellen GNOP) - aandringen bij het Vlaamse gewest voor de opmaak van een gewestelijk RUP voor de herbestemming van de ambachtelijke zone Vaartdijkstraat Zuid naar parkgebied	- stad Brugge - Vlaams Gewest i.s.m. stad Brugge
6. uitbreiden van het bosareaal	- verdere uitbouw stadsrandbossen Sint-Andries - Tillegem en Ryckeveld – Maleveld, via de opmaak van een GewRUP - opmaak van een GRUP voor de onbebouwde beboste gronden in woonparkgebied die in aanmerking komen voor een groene herbestemming - verdere uitbouw schermbos Sint-Pietersplas en zeebos	- zie afbakening RSG Brugge - stad Brugge - stad Brugge

7. ruimtelijke ondersteuning van integraal waterbeheer	- rekening houden met de principes voor maximale infiltratie van water in het vergunningenbeleid	- stad Brugge
--	--	---------------

6.5. LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

De acties met betrekking tot de landschappelijke structuur zijn gericht op het maximale behoud van de open ruimte en van de landschappelijke diversiteit.

DOELSTELLING	ACTIE & INSTRUMENT	INITIATIEFNEMER EN PARTNERS
1. beschermen van het waardevolle binnenstedelijke stadslandschap	- bewaken van kleinschaligheid, bouwvolume en – typologie voor stedenbouwkundige aanvragen in de binnenstad, door het strikt uitvoeren van de gemeentelijke verordening	- stad Brugge
2. behoud waardevolle open-ruimtegebieden in, en aan de rand van het stedelijk weefsel	- opmaak GewRUP voor de herbestemming naar open ruimte van de woonuitbreidingsgebieden in omgeving Damse Vaart en Assebroekse Meersen (in kader van afbakening VEN) - opmaak GRUP voor de herbestemming naar open ruimte van woonuitbreidingsgebied Gemene Weidebeek - versterken grondgebonden landbouw (zie agrarische structuur)	- zie afbakening RSG Brugge - stad Brugge
3. verhinderen dat het Brugs stedelijk weefsel en de voorstedelijke kernen aan elkaar groeien	- opmaak GewRUP in functie van de herbestemming van het agrarisch gebied tussen Varsenare en Sint-Andries - eventueel opstellen GRUP's om de overige open-ruimtecorridors te beschermen	- zie afbakening RSG Brugge - stad Brugge
4. herstel van landschappelijke elementen die het karakter van de open ruimte uitmaken	- uitvoeren van de voorstellen van het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan	- stad Brugge
5. landschappelijke inpassing haven Brugge-Zeebrugge	- ontwikkelen van infrastructuurassen als lineaire groenstructuren - buffering van de haven	- zie strategisch plan haven Brugge-Zeebrugge
6. beschermen van het archeologisch landschap	- eventuele adviesvraag aan de lokale archeologische dienst (op basis van de lokale archeologische advieskaart) bij structurele wijziging van de bodem	- stad Brugge i.s.m. Interlokale Vereniging voor Archeologie in Brugge en Ommeland

6.6. TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

De acties met betrekking tot de toeristische structuur zijn gericht op het versterken van het cultuurtoerisme met respect voor de leefbaarheid in de binnenstad, en in complementariteit met het kusttoerisme en het recreatief medegebruik van de open ruimte. De acties met betrekking tot de recreatieve structuur zijn gericht op het voorzien in voldoende recreatiemogelijkheden voor de Brugse bevolking.

DOELSTELLING	ACTIE & INSTRUMENT	INITIATIEFNEMER EN PARTNERS
1. beheersen van de explosie van het stedelijk cultuurtoerisme door het kiezen voor een toeristisch concentratiemodel	- Handhaven selectieve hotelstop en vakantiewoningstop in de binnenstad. Voor de selectieve hotelstop zal een concreet afwegingskader opgesteld worden, waaraan alle nieuwe initiatieven getoetst moeten worden. - afbakening van het toeristisch kerngebied voor wat de inplanting van dagtoeristische en horecafuncties (gericht op toerisme) betreft - verdere uitbouw toeristische onthaalzone in omgeving Kanaaleiland	stad Brugge
2. stimuleren complementariteit cultuurtoerisme binnenstad en kusttoerisme, en het beheersen van de toeristische automobilititeit naar de kust	- aanleg toeristische randparking ten noorden van de transportzone Zeebrugge - voorzien in veilige fietsroutes en betere openbaar vervoersverbindingen tussen de binnenstad en de kust	- stad Brugge - stad Brugge i.s.m. De Lijn
3. voorzien in voldoende ruimte en voorzieningen voor recreatie	verdere uitbouw Sint-Pietersplas als centrum voor watersport en openluchtrecreatie in combinatie met verblijfsrecreatie, via de opmaak van een BPA of GRUP (voor zoverre dit niet geregeld wordt via een GewRUP) * - realisatie van bijkomende sportterreinen t.h.v. Gulden Kamer, de Aardenburgseweg, Brierversweg en sportpark Dudzele, via de opmaak van GRUP's - voorzien in speelbosjes of -zones voor de jeugd (indien noodzakelijk via een beheersplan)	stad Brugge i.s.m. AROHM, Westtoer en Amina! - stad Brugge
4. versterken van de groene recreatieve gordel rond Brugge	- uitvoeren van de voorstellen van het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan - realisatie recreatieve fietsroute door de gordel	stad Brugge

* ~~xxxxxx~~: uitgesloten van goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen (zie goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie d.d. 3 augustus 2006)